SKRZYDLATA POLSKA

CENA 1 ZŁOTY

ORGAN · KLUBÓW · LOTNICZYCH
WYD.· LOPP · POWST.· Z · POŁĄCZENIA
MŁODEGO · LOTNIKA · I · PILOTA



VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTW.

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego, wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M.S.Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 520-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 104-58. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGAN. SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła miejscowe przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 104-26, 113-11 i 541-69.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 132-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulna 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz. — Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie. Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin. Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz. Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 522-28,9. Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 53-25. Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 522-98. Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Szkoły techniczne średnie: Państwowa Szkoła Lotniczo-Samochodowa w Warszawie, Hoża 88. Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów. Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50. Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3. Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3. Posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek. Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Polit.: Warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Komisja opracowuje program lotnictwa sportowego, dzieli subwencje i czuwa nad ich racjonalnem zużyciem; Rada — opinjuje. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 3-70.



Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 54-75.

Kluby lotnicze:

Aeroklub Akademicki w Warszawie (powst. w r. 1927) — Chmielna 27, tel. 54-75 i 410-01 (lotnisko).
Aeroklub Akademicki w Krakowie (1928) — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.
Aeroklub Akademicki we Lwowie (1928) — Kaleczna 20a.
Aeroklub Akademicki w Poznaniu (1928) — Marcinkowskiego 24 (N.U.R.)
Aeroklub Akademicki w Wilnie (1929) — Mickiewicza 7, tel. 1-69.
Lubelski Klub Lotniczy (1928) — Lublin, Powiatowa 1, tel. 1-78.
Śląski Klub Lotniczy (1928) — Katowice, lotnisko.
Stołeczny Klub Lotniczy (1929) — Warszawa, Puławska 2 (P. Z. L.).
Wielkopolski Klub Lotników — Poznań, Wały Zygmunta Augusta 15.
Łódzki Klub Lotniczy (1929) — Łódź, Piotrkowska 67 (L. O. P. P.).
Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1928) — Biała Podlaska, P. W. S.
Aeroklub Akademicki w Gdańsku (1929) — Langfuhr, Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 203-03.
Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 501-46.
Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.
Sp. Akc. „Samolot"—Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 21-21.
Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa. Siedlecka 63, tel. 58-41.
Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowe - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa. Marszałkowska 138, tel. 5-71/2'3, lotnisko — 8-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotn.).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH
REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI
WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 54-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.**
Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., 1/4 str. — 100 zł., 1/8 str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. — 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU



POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1. IX. 1930, do 15 III. 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Godzina				Kierunek	Godzina			
od 1. IX do 15. X 1930		od 16. X. 30 do 15. III 1931			od 16. X. 30 do 15. III 1930		od 3. IX. do 15 X. 1391	
	12.50 15.00		12.50 15.00	↓ o. Warszawa p. ↑ p. Poznań o.	11.10 9.00		11.10 9.00	
	13.15 15.15		13.15 15.15	↓ o. Warszawa p. ↑ p. Bydgoszcz o.	11.00 9.00		11.00 9.00	
	8.30 10.30		8.30 10.30	↓ o. Warszawa p. ↑ p. Katowice o.	14.45 12.45		14.45 12.45	
	6.30 9.00		12.00 14.30	↓ o. Warszawa p. ↑ p. Lwów o.	12 00 9.30		16.30 14.00	
	12.30 15.00		12.30 15.00	↓ o. Warszawa p. ↑ p. Gdańsk (Danzig) o.	11.30 9.00		11.30 9.00	
10.50 11.35	12 30 13.15	10.50 11.35	12.30 13.15	↓ o. Katowice p. ↑ p. Kraków o.	10.45 10.00	12.20 11.35	10.45 10.00	12.20 11.35
* 11.15 — — 13.45	** 11.15 12.55 13.15 14.15	* 11.15 — — 13.45	** 11.15 12.55 13.15 14.15	↓ ↑ o. Katowice p. p. Brno o. o. Brno p. p. Wien o.	** 12.00 10.20 10.00 9.00	* 12.00 — — 9.30	** 12.00 10.20 10.00 9.00	* 12.00 — — 9.30
* 9.40 14.00 14.20 15.40	*** 10.40 15.00 15.20 16.40	* 8.00 12.30 13.00 14.30	*** 9.00 13.30 14.00 15.30	↓ ↑ o. Lwów p. p. Galati o. o. Galati p. p. Bucuresti o.	*** 15.30 11.00 10.30 9.00	** 14.30 10.00 9.30 8.00	*** 14.30 10 10 9.50 8.30	** 13.30 9.10 8.50 7.30

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki
** samoloty kursują tylko we wtorki, czwartki, soboty
*** czas wschodnio-europejski

o. — odlot
p. — przylot

Spis Wydawnictw z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej

*1.	Płk. Abżółtowski — Lotnictwo w wojnie współczesnej	1 Zł. 00
*2.	Kpt. J. Andrzejewski — Maska przeciwgazowa używana w Polsce	„ 40
*3.	Inż. Z. Arnd — Pieniędzy dla twórczości lotniczej	— „ 40
4.	**Wł. Baliński — Propaganda (Jej metody i znaczenie)**	6 „ 00
*5.	„ „ — Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo— wyd. V	— „ 10
6.	Kpt. Z. Bartel — Obrona przeciwchemiczna miast	3 „ 00
*7.	Kpt. dr. Dekański — Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi	4 „ 50
*8.	T. Garczyński — O władzę nad błękitami	1 „ 00
*9.	Kpt. A. Gosiewski — Fotografja i aerofotografja	16 „ 00
10.	S. Hłasek-Hłasko — Wskazówki meteorologiczne	4 „ 00
11.	Ppłk. W. Jasiński — Taktyczne użycie broni chemicznej	1 „ 00
12.	Kpt. T. Kalusiński — Krótki zarys chemji gazów i dymów bojowych	2 „ 00
13.	Płk. Karnicki — Uszkodzenia oczu przez gazy bojowe	1 „ 80
*14.	Por. Kiciński — Co każdy obywatel o obronie przeciwgazowej wiedzieć powinien, wyd. III	— „ 50
*15.	Kpt. Korec — Chemiczne środki bojowe	4 „ 00
*16.	Katalog przezroczy z dziedziny lotnictwa (opisowo-odczytowy)	1 „ 50
*17.	„ „ „ gazoznawstwa „	1 „ 50
*18.	**W. Kościanowski i B. Grzeszczak — Budowa modeli latających**	2 „ 30
19.	Prof. W. Lindeman — Iperyt	15 „ 00
*20.	„ „ — Walka chemiczna w przyrodzie, w. II	1 „ 00
21.	„ „ — Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych	1 „ 80
22.	„ „ — Toksykologja chemicznych środków bojowych	13 „ 00
23.	Por. Z. Marynowski — Obrona przeciwgazowa	5 „ 50
24.	Płk. Marczewski — Gazy bojowe a konie w armji	1 „ 50
*25.	**Dr. Mises — Podstawy lotnictwa**; w oprawie płóciennej	10 „ 50
*26.	„ „ „ „ skoroszytowej	8 „ 50
*27.	Prof. G Mokrzycki — Teorja i budowa samolotów, 3 tomy	15 „ 00
*28.	**Inż. Olszewski i inż. Junosza-Stępowski — Silniki lotnicze 1930**	4 „ 00
*29.	Dr. K. Strawiński — Chemja na usługach ochrony roślin	6 „ 00
*30.	Inż. Troniewski — Pełny śpichlerz, gleba żyzna	— „ 10
*31.	**Wł. Umiński — O lataniu dla przyjemności czyli o sporcie lotniczym** (Pogadanka dla młodzieży)	— „ 35
*32.	Wł. Umiński — Samolot na usługach człowieka	— „ 35
*33.	Ppłk. Z. Wojnicz-Sianożęcki — Samoobrona kraju	3 „ 00
*34.	Por. M. Ziembiński — Repetitorjum z gazoznawstwa, wyd. I	1 „ 50
*35.	„ „ — „ „ „ II	3 „ 00
*36.	„ „ — **Co to są gazy bojowe?**	— „ 40
*37.	**Vedder i Valton — Wojna chemiczna na lądzie i morzu**, w opr. płóc.	18 „ 00
*38.	„ „ „ „ „ „ skor.	15 „ 50
*39.	**Wł. Umiński — Rozrywki z dziedziny lotnictwa**	— „ 25
*40.	**W. Woyna — Wskazówki dla instruktorów modelarstwa lotniczego**	— „ 20

Gwiazdką oznaczono wydawnictwa własne Zarządu Głównego L. O. P. P., tłustym drukiem — wydawnictwa specjalnie polecane.

Powyższe Wydawnictwa przesyła

za zaliczeniem pocztowem

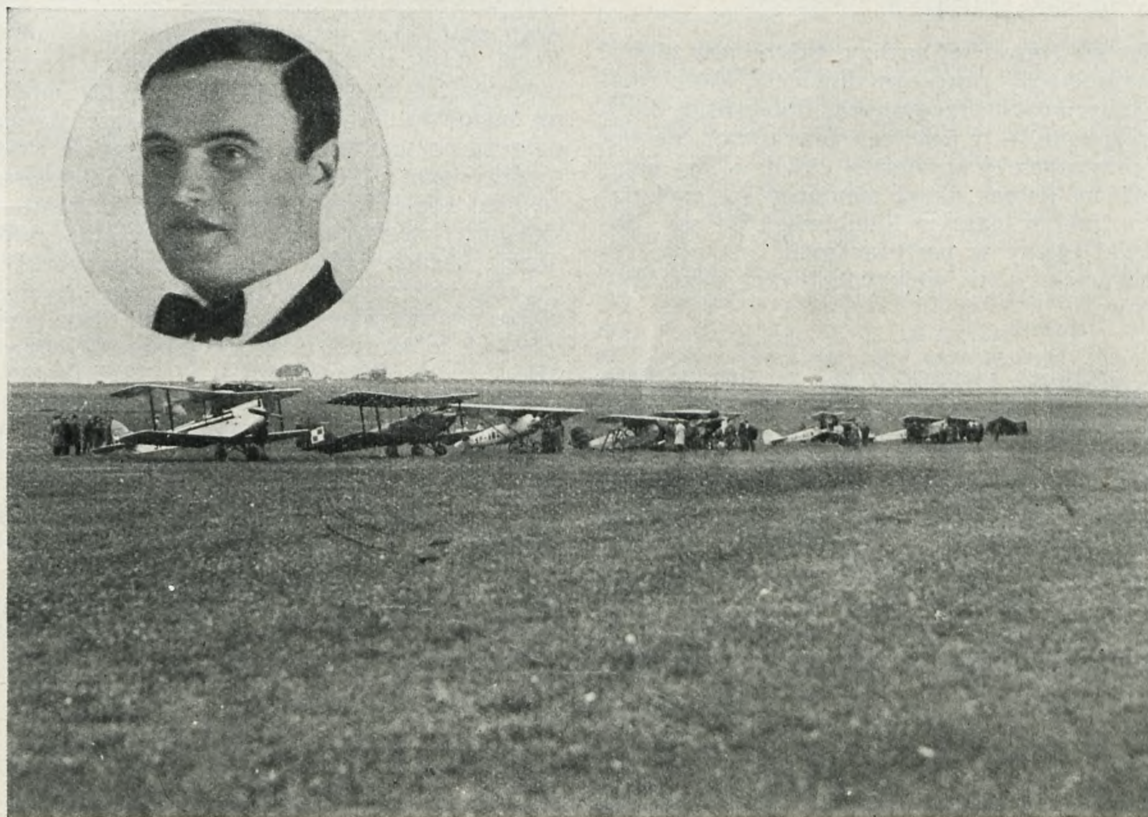
Składnica Zarządu Głównego L. O. P. P.

Warszawa, Długa 50.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK I (VII) WRZESIEŃ 1930 Nr. 3 (71)

II-GI LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI



Zwycięzca lotu por. Franciszek Żwirko i awionetki biorące udział w zawodach: Moth prof. Pruszkowskiego, Moth wojskowy, DKD-4, RWD-2, RWD-4, PZL-5, S-1 i DKD-5.

NA WIDNOKRĘGU

Niepowodzenia w raidach Małej Ententy. — Przed III-im Krajowym Konkursem Awionetek. — Lot południowo-zachodniej Polski.

Tegoroczny, już czwarty raid państw Małej Ententy i Polski miał mieć dla nas wyjątkowe znaczenie. Złożyło się na to wiele powodów. Dotychczas w tych zawodach ponosiliśmy trudne do wytłumaczenia klęski, chodziło więc nam teraz o rehabilitację. Pozatem, jako gospodarze konkursu, byliśmy wystawieni na ocenę naszych zdolności organizacyjnych i gościnności. Wreszcie, występując po raz pierwszy prawie całkowicie na płatowcach wojskowych produkcji krajowej, mieliśmy zmierzyć wartość swoich samolotów wojskowych, a poniekąd i sprawność obrony na wypadek potrzeby.

Wiele okoliczności zdawało się przemawiać za tem, że tegoroczny wynik będzie dla nas pomyślny. Był czas na przygotowanie się, a sam fakt gospodarzowania konkursowi dawał nam naturalną przewagę nad konkurentami. Mimo to, okazawszy się gościnnymi gospodarzami, ponieśliśmy znowu zdecydowaną klęskę jako zawodnicy.

Tłumaczenie, że nasze płatowce były bardziej przystosowane do próby z obciążeniem (co jest zaletą niewątpliwie bardzo cenną), niż szybkości — nie może nas, niestety, usprawiedliwiać jako zawodników wobec tego, że przecież to myśmy projektowali regulamin. Wyzbycie się płatowców obcej konstrukcji jest w oczach świata małą zaletą po blisko dziesięciu latach posiadania własnego przemysłu lotniczego.

Jak więc widzimy z tej analizy, trudno jest zdobyć się na słowa pociechy i usprawiedliwienia, które znajdowaliśmy przy innych przegranych. Ponieśliśmy klęskę nie z przypadku — i jest tego przyczyna. Nie będziemy — przynajmniej w obecnej chwili — jej ustalać. Nie możemy jednak ukryć smutnego i niepokojącego objawu, jaki w naszym lotnictwie daje się dostrzegać: Zwyciężamy w partyzantkach, na poszczególnych odcinkach, a w walnych bitwach dostajemy mocno w skórę.

Wobec ostatnich niepowodzeń, z tem większą uwagą i zainteresowaniem oczekujemy wyników III-go Krajowego Konkursu Awionetek, organizowanego przez L. O. P. P. Jest on koroną dotychczasowych wysiłków Ligi w dziedzinie popierania lotnictwa sportowego i twórczości techniczno-lotniczej. L. O. P. P. od samego początku poparła sport, uwierzyła w jego duży rozwój w Polsce, ona pierwsza stała się też jego protektorką. Dążąc konsekwentnie do tego, aby zbliżający się konkurs spełnił pokładane nadzieje, t. j. wskazał awionetkę rzeczywiście użytkowną, L. O. P. P. dopomogła wydatnie fabrykom i poszczególnym konstruktorom stającym do zawodów. Wszystkie zgłoszone na III-ci K. K. A. płatowce z tej pomocy bezpośrednio lub pośrednio korzystały.

Ciekawem będzie, jakie wyniki w tegorocznym konkursie uzyskają fabryki. Dotychczas nasze wytwórnie nie wykazały się w K. K. A. ani ilościowo, ani jakościowo dobremi rezultatami, dając się dystansować związkom studenckim i poszczególnym konstruktorom. Honor przemysłu jest więc w tych zawodach bardzo zaangażowany.

Należy żałować, że wskutek nagromadzenia się innych zawodów termin III-go K. K. A. musiał przypaść na koniec września. Złe warunki atmosferyczne mogą poważnie osłabić wyniki raidu i niekorzystnie oddziałać na ogólną klasyfikację.

Mieliśmy II-gi Lot południowo-zachodniej Polski. Z radością konstatujemy, że zawody te bardzo szybko przyjęły się na naszym gruncie i nabrały swoistego charakteru. Stały się one piękną imprezą, która nie straci swego znaczenia nawet przy dużej ilości konkursów ogólno-krajowych i dzielnicowych. Bardzo urozmaicona a niezbyt długa oraz niemęcząca trasa zawsze będzie ściągać do Krakowa wielu naszych pilotów-turystów, którzy bez specjalnego forsowania siebie i maszyn znajdować będą tam zaspokojenie ambicji sportowej. Mając to na uwadze, należałoby jeszcze bardziej uwydatnić w rajdzie rolę pilota kosztem maszyny przez np. handicap. Tembardziej, że konkurencja maszyn dopuszcza postępowanie, którego starannie trzeba unikać w zawodach o dużych walorach dżentlemeńskich. Następnie, koniecznym staje się podział pilotów na dwie kategorje: zawodowców i turystów oraz osobna klasyfikacja każdej z tych grup. Takie postawienie sprawy napewno nie zredukuje udziału zawodowców, przyczyniając się natomiast do zwiększenia ilości zawodników młodych, o których klubom najbardziej powinno chodzić.

P. prof. Pruszkowski rzucił myśl, aby główną nagrodą w Locie poł.-zach. Polski była awionetka. Uważamy, że nawet przy dzisiejszym, głodowym budżecie lotnictwa sportowego projekt ten należałoby zrealizować. Nie potrzebujemy przekonywać, że nagroda tego rodzaju bardzo wybitnie zdopingowałaby kluby i pilotów oraz że wydałaby znakomite owoce. Chodzi tylko o to, kto taką nagrodę ufunduje. Czekamy, mamy nadzieję, że na spełnienie tak pięknego celu długo czekać nie będziemy.

PRZED NOWĄ POLSKĄ WYPRAWĄ SZYBOWCOWĄ

Lotnictwo bezsilnikowe stało się w ostatnich latach przedmiotem poważnego zainteresowania wielu państw. Za przykładem Niemiec stara się prawie cały świat rozwinąć u siebie tę gałęź wiedzy i praktyki lotniczej, wierząc na podstawie dotychczasowej praktyki, głównie w Niemczech i Rosji, że wprowadzenie szybownictwa rozwiąże łatwo sprawę popularyzacji lotnictwa, uprości obecne sposoby szkolenia, oraz, przez łatwość eksperymentacji i pomiarów zupełnie nowych konstrukcyj lotniczych (np. bezogonowców), stanie się źródłem postępu.

Nic też dziwnego, że na zawodach w Rhön-Wasserkuppe można było w roku bieżącym spotkać przedstawicieli Ameryki, oraz większości państw Europy, którzy bądź zapoznawali się z zasadami lotów szybowcowych, bądź też starali się porównać prace Niemców z analogicznemi pracami w ich własnym kraju. Uproszczone i prawie dla każdego człowieka dostępne szkolenie, taniość sprzętu szybowcowego i jego naprawy sprawiły, że np. w Niemczech już dziś ta gałąź lotnictwa uważana jest jako sport narodowy, uprawiany przez tysiące ludzi (w ostatnich 3 latach tow. Rhön-Rositten wydało około 2000 dyplomów pilotów szybowcowych). Ta możliwość udostępnienia uprawiania sportu lotniczego szerokiemu ogółowi staje się zupełnie zrozumiała, jeżeli uwierzy się, lub, co lepiej, naocznie przekona, że szkolenie ogranicza się do wykonania czasem kilkunastu, a najwyżej dwudziestu paru szkolnych, odrazu samodzielnych lotów, trwających zaledwie od 10-u do 60-u sekund każdy. (Dla otrzymania dyplomu klasy B).*) Ta łatwość i taniość nauczenia człowieka sztuki latania, do niedawna uważanej za jeden z cudów świata, sprawia, że dziś myśli się poważnie o wprowadzeniu początkowej nauki latania na szybowcach, jako wstępnego kursu przed rozpoczęciem nawet wojskowych szkół na płatowcach silnikowych.

Dziś, wobec zainteresowania się powyższą kwestją czynników państwowych, należy się spodziewać, że i rozwój polskiego szybownictwa pójdzie naprzód b. szybko. Możliwości osiągania u nas coraz poważniejszych i efektowniejszych rezultatów są wielkie. Zależą one w dużej mierze od posiadanych terenów i spotykanych tam warunków atmosferycznych. Niemieckie tereny w Rhön oraz Rositten są jeszcze dziś bezkonkurencyjne i w dużej mierze posiadaniu tych wygodnych terenów zawdzięczają Niemcy osiągnięcie swoich dotychczasowych wyników. Jednakże tereny polskie, których w ostatnich dwóch latach używaliśmy, posiadają, pomimo pewnych niedogodności, cechy nadzwyczaj cenne.

Wyższością terenów górskich w Rhön jest łatwość lądowania prawie na wysokości miejsc startowych, obok hangarów. Láduje się na obszernych, lekko pofalowanych terenach (na których lądują również ciężkie płatowce silnikowe, np. Junkers pasażerski 6-osobowy, które zapewniają zupełne bezpieczeństwo podczas lądowania nawet na najbardziej szybkich maszynach. Nic też dziwnego, że podczas konkursów trudno było zmusić żeglujące pomimo zmroku szybowce do lądowania przez wystrzelanie sporej ilości czerwonych rakiet. Niewiele ryzykując, przedłużano sobie czas lotu, lądując pociemku. W zasadzie każdy lot może się w Rhön kończyć lądowaniem na wysokości niewymagającej trudnego transportu przy powrocie na start i tylko wyjątkowo zdarzy się, że pilot zadaleko odleciawszy od zbocza, nie zdąży powrócić na powierzchnię grzbietu, będąc zmuszonym do lądowania wskutek zmniejszenia się siły wiatru. Lądowanie na grzbiecie naszych terenów w Bezmichowej wymaga ogromnej wprawy i zawsze połączone jest z dużem ryzykiem uszkodzenia maszyny. Lądowanie u podnóża zboczy też nie przedstawia się łatwo, gdyż teren od strony południowej jest bardzo ograniczony i lądowanie na szybowcach o wysokich własnościach aerodynamicznych będzie wymagało dużych ostrożności i umiejętności ze strony pilota, dolina zaś po stronie północnej, obszerniejsza wprawdzie, ale porośnięta drzewami, poprzecinana jarami i posiadająca miejscami znaczne nierówności — daleka jest od wygodnych, gładkich lotnisk na szczycie Wasserkuppe.

Wasserkuppe, w przeciwieństwie do terenów w Bezmichowej, posiada na swym grzbiecie obok hangarów również tereny dla lotów szkolnych wszystkich kategoryj. Przy każdym kierunku wiatru, szkolne loty można tam odbywać. Wielką jednak wadą terenów w pobliżu hangarów jest duża ilość kamieni, które przyczyniły się już niejednokrotnie do rozbicia szybowca. Nasze tereny szkolne tych przeszkód nie posiadają.

Wasserkuppe ze swym startem na wysokości 950 m. nad poz. morza ma znów przewagę wobec naszego poziomu, wynoszącego 600 metrów, podczas startów do dalekich przelotów, odbywanych niezależnie od kształtu terenu, a jedynie dzięki istnieniu silnych prądów wznoszących w chmurach (Cumulus, Cumulunimbus). Podstawy tych chmur prawie nigdy nie schodzą poniżej 900 m, a często znajdują się na wysokości 1000 do 1200 m. Wysokość, na jaką musi szybowiec podnieść się po starcie ze Słonych Gór w Bezmichowej wyzyskując tylko prądy wstępujące, powstałe dzięki wpływowi zboczy, mniejwięcej prostopadłych do kierunku wiatru, wynosi w stosunku do startu z Wasserkuppe około 350 m na naszą niekorzyść. Nie zawsze więc uda się nam dostać na wysokość, na której porzuciwszy teren moglibyśmy pod, przed, nad lub w samej chmurze żeglować. Jednakże Bezmichowa posiada i zalety, stawiające ją powyżej Rhön. Zwłaszcza nasze północne zbocze, dość strome (około 30%) i równomierne (bez gwałtownych uskoków), oraz łagodnie przechodzące w poziomą dolinę, aerodynamicznie przedstawia się lepiej niż zbocza Wasserkuppe. Zapewnia nam to możność żeglowania przy stosunkowo słabym wietrze, a jednocześnie przy wietrze silnym piloci młodzi, wykonujący loty warunkowe, nieprzyzwyczajeni do gwałtownych rzucań w powietrzu, znajdą się w świetnych warunkach, umożliwiających im wykonanie pierwszego lotu żaglowego (minimum 5 min. powyżej startu). Równomierność zboczy zapewni powstawanie łagodnych, wznoszących strug powietrza.

Ta właściwość kwalifikuje ten teren dla centrum wyszkolenia szybowcowego. Przewagę naszych terenów można widzieć i w tem, że nadają się one do wykona-

*) W Niemczech istnieją 3 klasy pilotów szybowcowych: A—po wykonaniu lotu 30′ bez wirażów, B—lot ślizgowy z dwoma wirażamia, C — lot żaglowy, trwający 5 minut nad miejscem startu.

nia pewnego, przyjętego już w szybownictwie zadania, które może dać nam pierwsze miejsce w świecie. Najdłuższy przelot na szybowcu ponad zgóry wyznaczony punkt i powrót na miejsce startu posiada Rosja. Pilot Wiencław w r. 1929 na szybowcu „Żar-Ptica" wykonał lot z Uzun styrtu do Teodozji i zpowrotem na miejsce startu. Odległość ta wynosiła 34 km. 800 m. Nasze zbocze ciągnące się z małemi przerwami na odległości powyżej 40 km mogą posłużyć przy odpowiednich warunkach atmosferycznych i posiadaniu odpowiedniego szybowca do wykonania znacznie dłuższego, analogicznego przelotu.

Ustalenie terenów: centralnego dla lotów rekordowych i szkolnych żaglowych oraz terenów szkolnych dla początkujących lotów ślizgowych w pobliżu większych osiedli musi zająć nam najbliższy okres czasu.

Nasze tereny nadmorskie, prawdopodobnie z korzystnemi prądami wznoszącemi, umożliwiającemi żeglowanie, ze względu na bardzo trudny i niebezpieczny start (wybrzeże między Rozewiem i Wielką Wsią) będą musiały być oblatane z zachowaniem specjalnych ostrożności i dopiero po ewentualnie udanych próbach i opracowaniu sposobów startowania, oraz doświadczeniach z lądowaniami na wysokości startu i na wąskich plażach, będą mogły być dla lotów żaglowych polecone.

Lwowskie akademickie organizacje lotnicze w ciągu swych wypraw szybowcowych starały się porobić maximum doświadczenia w kierunku początkowego szkolenia.

Najbliższa jesienna wyprawa (październik) będzie miała charakter wybitnie szkolny. Przez miesięczny okres czasu jej trwania zostanie wyszkolona grupa złożona z około 12 ludzi zupełnie nieznających sztuki pilotażu.

Część z nich zostanie później przeszkolona na płatowcach silnikowych, dla zorjentowania się w korzyściach wstępnego przeszkolenia na szybowcu pilotów silnikowych. (W Niemczech niektórzy piloci szybowcowi wylaszowali się na samolotach silnikowych po trzech lotach z instruktorem).

Doświadczenia posłużą do organizowania szkół lotnicznych, ustalenia wad i zalet posiadanych maszyn szkolnych i t. p., oczywiście wszystko z uwzględnieniem naszych warunków.

Ponieważ czas trwania wyprawy będzie dość duży (miesiąc), oraz tabor wyprawy (o ile nie zawiodą obiecane subwencje) będzie dość pokaźny (6—7 szybowców lwowskich), pożądanem byłoby, aby kluby, mające zamiar utworzyć u siebie sekcje szybowcowe, porozumiały się z lwowskim Aerok. Akad. w sprawie wysłania, choćby po jednym ze swych członków, którzyby mogli w Bezmichowej przejść kurs pilotażu na szybowcu. Miałyby kluby kierowników nowych sekcyj, które stosunkowo niewielkim kosztem udostępniłyby swym członkom latanie.

Prócz lotów szkolnych (dla nowicjuszy) można będzie udostępnić przybyłym gościom-pilotom odbycie kilku lotów najpierw na maszynie szkolnej, później przejściowej. będą oni mogli spróbować zrobić lot conajmniej 5-minutowy ponad startem, poczem zostaną zakwalifikowani jako piloci żaglowi.

W konsekwencji dążenia do obniżenia kosztów latania w klubach, trzeba będzie stworzyć typ samolotu, na który piloci szybowcowi z klasą C będą mogli przejść odrazu.

Będą to samoloty jednomiejscowe o słabym silniku (około 20 KM) i małem obciążeniu na m^2 (około 20 kg/m^2).

Uniknie się wtedy niepotrzebnie dużych kosztów materjałów pędnych przy lataniu treningowem na dużej maszynie dwuosobowej bez wykorzystania miejsca pasażera, oraz umożliwi to nabycie większej ilości nowych maszyn treningowych znacznie tańszych. Większe płatowce dwuosobowe służyłyby w klubach do uprawiania turystyki, udziału w konkursach i t. p.

Dołóżmy wszelkich starań, aby najbliższa wyprawa w Bezmichowej swojemi rezultatami zapoczątkowała intensywny zwrot ku lotnictwu bezsilnikowemu i słabosilnikowemu. Przestańmy tworzyć coraz nowe, o lepszych wyczynach płatowce sportowe przez dodawanie ilości koni, co nas doprowadzić może do posiadania w klubach „awionetek" z 650-konnemi Hispano, a pójdźmy drogą wprawdzie trudniejszą, ale zapewniającą większy postęp w lotnictwie — przez redukowanie oporów szkodliwych, starannie opracowaną lekką konstrukcję oraz budowę nowych konstrukcyj w rodzaju płatowców bezogonowych.

Inż. Szczepan Grzeszczyk.

OGÓLNE UWAGI O CHALLENGE'U

Tak zwany „Challenge de Tourisme International" miał na celu drogą ostrego konkursu dać typ samolotu turystycznego najbardziej zbliżony do ideału. Jak nam wiadomo, na konkursie uzyskała pierwsze miejsce maszyna BFW-M 23c, z pilotem Morzikiem.

Tutaj nasuwają się dwa pytania. Jaki jest ten ideał maszyny turystycznej, a drugie — czy zwycięski samolot jest rzeczywiście najbardziej do ideału zbliżony.

Na pierwsze pytanie odpowiedź jest łatwa. Zajrzyjmy mianowicie do pism niemieckich, które jako najlepiej poinformowane (konkurs organizowali Niemcy), mogą nam dać odpowiedź, jak sobie organizatorzy konkursu ten ideał wyobrażali. Pismo Flugwoche Nr 8 rok 1930, str. 344, wymienia takie właściwości idealnej maszyny turystycznej:

1) Niska cena kupna,
2) Odpowiednia szybkość i promień działania,
3) Największa pewność (Zuverlässigkeit),
4) Największe bezpieczeństwo,
5) Wygoda,
6) Możliwie największa ekonomiczność.

Jak widzimy, wymaganie zupełnie słuszne, chociaż trudne do zrealizowania.

Odpowiedź na drugie pytanie wymaga szerszego omówienia.

Zastanówmy się mianowicie, w jaki sposób organizatorzy konkursu starają się wydobyć idealny typ samolotu. Oczywiście, w ten sposób, że zarządza się szereg prób, którym wszyscy konkurenci bez wyjątku muszą się poddać. Wyniki prób są mierzone, ważone, przeliczane, porównywane i t. d. aż ktoś z tych obliczeń wychodzi jako zwycięzca.

Czy ten system, przyjęty zresztą na wszystkich konkursach, jest dobry czy zły?

Odpowiedziałbym, że i dobry i zły.

Dobry, bo bez istnienia pewnego stałego, niewzru-

szonego regulaminu przeprowadzenie konkursu jest niemożliwe; muszą przecież istnieć jakieś formuły konkursowe, na które zawodnicy godzą się przez sam fakt brania udziału w konkursie, a które pozwalają w sposób niewątpliwie i nie do obalenia formalny uwieńczyć laurami skronie zawodnika i — maszyny. I to jest strona dobra istnienia regulaminu, bo gdyby nie on nie udałoby się wogóle załatwić sporów.

System ten jest jednak i zły. Twierdzę mianowicie, że do każdych najwymyślniej i najdziwaczniej nawet ułożonych warunków konkursu można zbudować maszynę, która ściśle tym warunkom odpowiadając, pierwsze miejsce, a właściwie pierwszą nagrodę ma murowaną, ale maszyny takiej nikt do codziennego użytku nie kupi, tak jak nikt nie kupi rasowego konia zwycięzcy na derbach dla odbywania stałych dalekich podróży, bo taki koń tylko po torze umie biegać. Jeżeli zaś kupi i będzie odbywał dalekie peregrynacje, to przed takim jeźdźcem zdjąć należy kapelusz, bo to majster — ale zarazem fachowiec.

Istnienie zatem jakiegoś regulaminu, czy też warunków konkursu prowadzi do stwarzania typów rasowych samolotów, typów, na których latać w sposób stały mogą tylko dobrzy fachowcy. Typy takie są do podyktowanych warunków skrajnie dociągnięte i przez to przeczą użytkowności, która ze swej strony wymaga wielu kompromisów w konstrukcji. Publiczność jednak żądać będzie (bo jeszcze nie żąda) maszyn użytkownych, łatwych w prowadzeniu, pewnych i t. d., ale maszyna taka, jako pełna kompromisów, nie rasowa, na tego rodzaju konkursie, co challenge — miejsca nie zdobędzie.

Że tak jest w istocie, widzimy po wynikach konkursu. Pierwsze trzy miejsca zajęły maszyny wybitnie rasowe, dociągnięte z wielkim trudem do ciężaru II-iej kategorji, posiadające jednakże ciężkie i duże silniki, spotykane wyłącznie w kategorji I-szej, to zn. u maszyn znacznie cięższych. Rozumie się, że tak mały ciężar własny (280 kg + 15% = 322 kg) z dużym silnikiem, osiągnięto przez skrajną lekkość budowy samolotu, oczywiście kosztem wytrzymałości. Czy mniejsza wytrzymałość zbliża dany typ do ideału, a szczególnie do warunku „bezpieczeństwa" — śmiem wątpić. Natomiast maszyny najbardziej użytkowne, budowane przez praktycznych Anglików, t. j. Moth'y, pozajmowały, mimo pierwszorzędnych pilotów, średnie miejsca.

Doszliśmy zatem do absurdalnego wniosku, że najlepszym byłby konkurs nie narzucający żadnych określonych warunków, konkurs bezregulaminowy. Jest to oczywistym nonsensem. Konkurs musi przyciągać zawodników, musi mieć warunki i klasyfikację, musi dawać zachętę konstruktorom, musi ich nęcić możliwością uzyskania pierwszego miejsca i nagrody.

I dlatego właśnie w konkursie takim jedno jest rzeczą bezwzględnie wspaniałą, a raczej rzeczy dwie: pierwsza, że taki konkurs zgromadza dużo samolotów, a druga — to, że te maszyny dużo latają.

Cóż z tego, że formalnymi zwycięzcami zostały samoloty rasowe, ale za to my, uczestnicy konkursu, oglądaliśmy maszyny przy najrozmaitszych okazjach. Widziało się je w locie podczas raidu, na etapach, widziało się, jak załoga z większym lub mniejszym trudem wydobywała się z kabin, widzało się sposoby nalewania paliwa i smarów, oglądało się lot na zużycie, cyrkowe loty przy skakaniu przez sznurek i t. d.

Nabrało się stopniowo, jedynie na mocy stałej obserwacji i tysiącznych porównań mocnego przekonania o wartości tych i owych typów. A przekonanie to, bynajmniej nie wypadło na korzyść formalnych zwycięzców.

Obserwowaliśmy, że zwycięzcy trzymali się jedynie na swych o dużej mocy silnikach, widzieliśmy Junkersy Juniory startujące z trudem, widzieliśmy małe Klemmy rzucane jak płachty byle podmuchem wiatru, widzieliśmy wreszcie francuskiego Caudron'a z silnikiem Renault — samolot godny jedynie miana skrzyni.

Na mocy tej stałej obserwacji wyrobiło się przekonanie także o wartości regulaminu konkursowego. Regulamin ten nie wydobył maszyny naprawdę użytkownej, a stworzył tylko walkę o pierwszeństwo.

Jak wiadomo z poprzedniego numeru Skrzydlatej, regulamin przewidywał odbycie następujących prób:

Raid naokoło Europy na trasie 7560 km, a po jego ukończeniu próby techniczne, jak: próba przydatności praktycznej, gdzie prócz ekwipunku decydował szybki demontaż i montaż skrzydeł oraz szybkie rozruszenie silnika, próba startu i lądowania, wreszcie próba zużycia materjałów pędnych.

Rozważmy poszczególne próby. Raid na trasie 7560 km w rozmaitych, najczęściej niekorzystnych warunkach atmosferycznych i trudnych terenowych (Pireneje, Hiszpanja, przeloty nad morzem i t. d.) jest bezwzględnie b. dobrym sprawdzianem wartości i użytkowności samolotu, dobroci i niezawodności silnika oraz jakości pilota. Zupełnie więc słusznie, że raid przynosił największą ilość punktów. Jednakże nawet ta poważna próba może w swem założeniu doprowadzić do nieścisłej oceny wyników. Widzieliśmy więc, że maszyny b. mało użytkowne, istne latające skrzynie, jednopłaty Caudron w ilości dwóch egzemplarzy raid ukończyły. To już jest stuprocentowa zasługa pilotów. Natomiast sama punktacja była mocno bolesna dla tych, którzy lądowali przymusowo poza obrębem obowiązkowego lotniska i nie zdążyli przylecieć na etap przed godziną 20-tą. Zawodnik w tym wypadku tracił 15 punktów za przenocowanie poza obrębem lotniska, a w dodatku czas pobytu po za lotniskiem doliczał się do ogólnego czasu zużytego na przelot. Wpływało to, oczywiście, na bardzo znaczne obniżenie szybkości średniej i znowu stratę punktów.

Co do prób technicznych, to — mojem zdaniem — przeprowadzanie prób zapuszczania silnika oraz rozbiórki i składania skrzydeł z sekundomierzem w ręku jest niecelowe i nie daje należytej miary użytkowności. Załoga samolotu może być dobrze w zapuszczaniu i składaniu wyszkolona i może przez to uzyskać dużo punktów, a przecież w codziennem używaniu samolotu turystycznego nigdy nie zachodzi potrzeba złożenia skrzydeł w przeciągu paru sekund. To samo dotyczy zapuszczania silnika. Jeżeli turyście uda się zapuścić silnik w czasie nie większym od 5 minut, to jest to aż nadto wystarczające.

Co do ekwipunku, to ocena jego w/g istniejącego regulaminu była niejasna. Specjalne nagradzanie punktami limuzyn doprowadziło do tego, że wszystkie prawie maszyny niemieckie zaopatrzyły się w limuzyny, niewygodne w użyciu, ciasne i t. d., ale przynoszące punkty. Tymczasem praktyka wykazuje, że większość amatorów wybiera maszyny otwarte.

Próba startu i lądowania w tej formie, jaka była zastosowana na konkursie, mija się zupełnie z celem.

Jeżeli próba miała na celu porównanie wzbijalności różnych maszyn, to można to zrobić, każąc pilotom startować z tego samego punktu i mierząc wysokość

lotu uzyskaną n. p. na przestrzeni 1 km od punktu startu, uwzględniając przytem wiatr. Taka próba jest bardziej do życia zbliżona. Skakanie przez sznurek to akrobacja i popis nie maszyn, lecz pilotów.

Co zaś dotyczy próby zużycia benzyny, to w niej najdobitniej można było zaobserwować walkę o punkty. Ponieważ wolno było zmieniać rozpylacze w gaźnikach na dające uboższą mieszankę, ponieważ każdy pilot redukował gaz, ile tylko się dało, i latał z dławiącym się silnikiem — to, rzecz prosta, wyniki były zupełnie niespodziewane. Próba na zużycie w tej formie nie ma wzorów w codziennem użytkowem lataniu: żaden turysta nie lata na dławiącym się silniku. Jeżeli w przyszłych konkursach próba ta pozostanie, to forma jej musi być zupełnie zmieniona.

Jeszcze raz powróćmy do samego raidu. Otóż raid sam, mimo regulaminowego ustalenia dat przylotu do Pau i do Berlina, mających na celu zmuszenie do regularności w odbywaniu etapów, zamienił się na wyścig. Piloci zarzynali silniki, latali stale na pełnym gazie, kropili dziennie po 1500 km i więcej. Dobra to próba pilotów i silników, ale ten wyścigowy doping, to mordercze tempo, w niczem nie przypomina użytkownego latania, a było przyczyną paru śmiertelnych wypadków, w Londynie i w Lyonie. (Przemęczenie i zdenerwowanie pilotów). W przyszłym konkursie przydałaby się zmiana regulaminu celem odebrania raidowi charakteru wyścigu.

Co do drużyny polskiej, to była to nasza pierwsza próba zagraniczna. Nauczyliśmy się w niej dużo i jestem pewien, że w przyszłym konkursie wyniki nasze będą znacznie lepsze. Pole dla konstruktorów obszerne. Zaczynajcie więc, panowie konstruktorzy, już dziś. Do następnego międzynarodowego konkursu zostało mało czasu — tylko dwa lata!

Władysław Korbel.

DZIESIĘCIOLECIE LOTNICTWA ŻAGLOWEGO [1]

Mija dziesięć lat istnienia lotnictwa żaglowego. Jakkolwiek sporadyczne loty „bez silnika" spotykamy znacznie wcześniej, jednak lotnictwo żaglowe, pojęte jako zupełnie samodzielna gałąź żeglugi powietrznej, datuje się od 1920 r., w którym odbył się pierwszy konkurs szybowców w Rhön. Odtąd co roku odbywają się tam, a później także w Rossitten, konkursy szybowców, które stają się sportowo-naukowemi kongresami lotnictwa żaglowego. Dzięki temu widzimy ciągły, jednolity postęp, aż do chwili obecnej, w której lotnictwo żaglowe uniezależniając się od terenu zdobyło sobie w końcu we wszystkich krajach należyte zrozumienie i stanowisko równorzędne z innemi gałęziami żeglugi powietrznej.

Historja lotów żaglowych jest naogół dosyć dobrze znana. Strona sportowa wentylowana jest ciągle nietylko w pismach fachowych, ale i w prasie codziennej, która co chwilę donosi o nowych sukcesach lotnictwa „szybowcowego", „ślizgowego" czy jak tam to jeszcze nazywają. Natomiast brak zupełnie zrozumienia dla istoty lotów żaglowych.

Celem niniejszego artykułu ma być przedstawienie dotychczasowego dorobku lotnictwa żaglowego nie tyle pod względem statystyki, czy historji, ile jego podstaw fizykalnych.

II. STATYSTYKA.

Tabela 1. podaje rekordy niemieckie od 1920 do 1929 r. Podaję ją jedynie dla zobrazowania, jak krok za krokiem doszli Niemcy do zdumiewających wyników. Pomijam zupełnie oderwane wyczyny jednostek w innych krajach. Właściwy rozwój lotnictwa żaglowego (z wyjątkiem Rosji) odbywa się tam od dwóch lat niespełna[1].

Obserwując statystykę rekordów, zauważymy, że w Rossitten dokonano głównie najdłuższych lotów na

[1]) „O znaczeniu lotów Thoret'a pisałem w N-rze 53 „Autolotu" z ub. r.

TABELA 1.

Rok	Ilość szybowców na konkursie	Rekordy (Rhön, Rossitten)			
		Czas		Przeloty	Wysokość
		jednoosobowy	dwuosobowy	km w linji powietrznej	m ponad start
1920	12	2′22″ Klemperer	—	1,83 km Klemperer	—
1921	33	32′ Harth	—	7,5 km Martens	—
1922	41	3^h 3′ Hentzen	—	9,5 km Martens	360 m Hentzen
1923	70	—	—	19 km Botsch	303 m Hackmack
1924	55	8^h 42′ Schulz *	—	11 km Nehring	240 m Martens
1925	63	12^h 6′ Schulz *	5^h 52′ Hesselbach	24,4 km Nehring	435 m Nehring
1926	51		9^h 21′33″ Schulz *	55,2 km Kegel	600 m Kegel
			3^h 6′ Hesselbach		
1927	68	14^h 7′ Schulz *		62,9 km Schulz *	570 m Schulz *
1928	86	8^h 54′ Kronfeld		71,2 km Nehring	775 m Dittmar
1929			1^h 13′ Groenhoff	33,3 km Groenhoff	1250 m Groenhoff
				35,8 km Hirth	1025 m Hirth
	115			40,8 km Hirth	
				43,8 km Groenhoff	
				143,0 km Kronfeld	2015 m Kronfeld
				150,0 km Kronfeld	2160 m Kronfeld

*) Rekordy uzyskane w Rossitten; pozostałe osiągnięte w Rhön.

czas, natomiast niemal wszystkie przeloty mają za punkt wyjścia Rhön. Stwierdzenie tego jest ważnem ze względu na różny charakter obu terenów. Rositten, położone nad morzem, nie zna mianowicie dziennego maximum natężenia wiatru. Od wczesnego rana do późnego wieczora wiatr, o ile już jest, wieje z jednakową siłą. Natomiast w Rhön (podobnie w Bezmichowej) wiatr wzmaga się od rana, osiągając maximum prędkości między 12-tą a 14-tą w południe, poczem znów prędko ustaje. Do lotów żaglowych nadaje się jedynie czas od 10-ej rano do 5-tej popoł. (możliwe rzadkie wyjątki). Pochodzi to stąd, że nad morzem duża masa wody tworzy zbiornik ciepła, który nie dopuszcza do tak wielkich różnic temperatur między dniem a nocą, jak na lądzie.

III. UJARZMIONE ŹRÓDŁA ENERGJI DLA LOTU ŻAGLOWEGO.

Metody lotów żaglowych.

Według Lorda Reyleigh'a, który po raz pierwszy wyraził jasno, gdzie znajdują się źródła energji dla lotu żaglowego, lot żaglowy jest wtedy tylko możliwy, gdy wiatr albo nie wieje poziomo, albo nie jest jednostajny. W zależności od tego, czy wyzyskujemy składową pionową wiatru, czyli „prądy wstępujące", czy też niejednostajność wiatru, rozróżniamy t. zw. lot żaglowy „statyczny" i „dynamiczny". Jakkolwiek możliwość wykonania lotu żaglowego dynamicznego, a więc wykorzystanie niejednostajności wiatru, czy to na granicy dwóch warstw o różnej prędkości, czy też burzliwości wiatru została teoretycznie przez różnych autorów stwierdzoną, to jednak nie udało się dotąd, w sposób ponad wszelką wątpliwość widoczny, wykonać tego rodzaju lotu.

Praktycznie rozwiązano dotąd jedynie lot żaglowy statyczny, przy którym wykorzystuje się prądy wstępujące. Zjawisko lotu żaglowego statycznego jest niezmiernie proste. Jak wiadomo, płatowiec pozbawiany dopływu energji, a więc pozostawiony bez silnika w powietrzu spokojnem, przechodzi automatycznie w lot ślizgowy (o ile, jak być powinno, stateczność jego jest bez zarzutu). Przy locie ślizgowym w prądzie wstępującego powietrza, prędkość opadania płatowca jest mniejsza w porównaniu z prędkością opadania przy locie ślizgowym w spokojnem powietrzu — o wielkość równą prędkości wzniesienia się powietrza. Jeżeli składowa pionowa wiatru jest równa lub większa od najmniejszej możliwej prędkości opadania płatowca, to może się on utrzymać w tym prądzie na tej samej wysokości, a nawet wznosić się w górę. Rozkład sił na samolocie nie różni się przytem niczem od tego, jaki zachodzi przy zwykłym locie ślizgowym.

Ciągłość, z jaką atmosfera wypełnia przestrzeń otaczającą ziemię, wymaga, aby prądowi wznoszącego powietrza towarzyszył w innym miejscu prąd opadającego powietrza o równorzędnej sile. Rzeczą pilota jest przebywać przedewszystkiem w miejscach, gdzie przeważają prądy wstępujące, a unikać miejsc, w których istnieją prądy opadającego powietrza[2]).

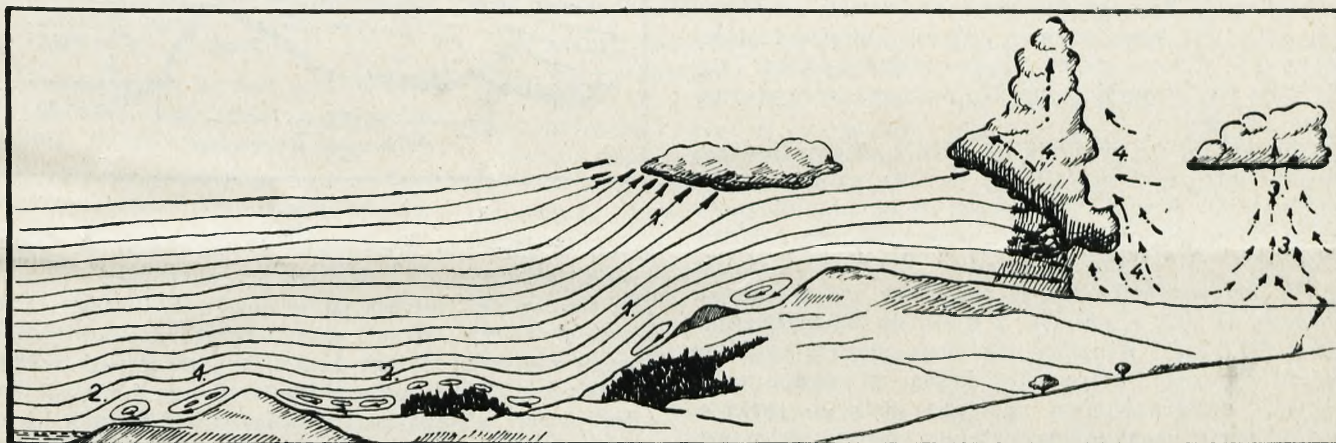
Dotąd zbadano i dla lotów żaglowych wykorzystano następujące rodzaje prądów wstępujących:

1) prądy wstępujące spowodowane górą,
2) prądy wstępujące spowodowane tarciem,
3) prądy wstępujące termiczne,
4) prądy wstępujące przed czołem burzy.

Rys. 1. przedstawia zestawienie obrazowe tych czterech dotychczas ujarzmionych źródeł energji dla lotu żaglowego.

1. Loty żaglowe w prądzie wstępującym z powodu góry.

Wszędzie, gdzie poruszająca się wzdłuż powierzchni ziemi masa powietrza w postaci wiatru napotyka na przeszkodę, zmuszona wyminąć ją ku górze — tworzy prądy wstępujące. Zjawisko to, powszechnie znane, było do 1925 r. jedyną podstawą wszelkich lotów żaglowych.



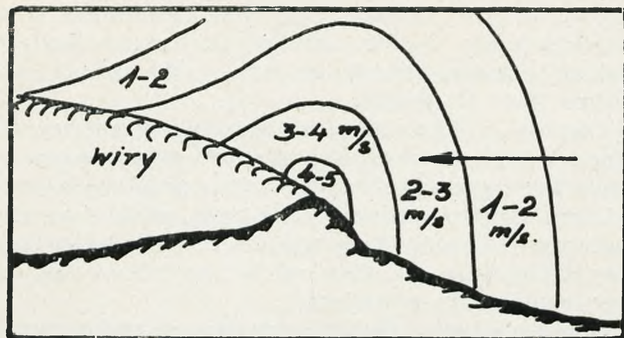
Rysunek 1.

Lotnictwo żaglowe było więc do niedawna jeszcze związane terenem. Jednolite, długie pasma górskie, wyrastające w sposób ciągły, najlepiej z równiny, dość długie, aby uniemożliwić wyminięcie ich bokami, prowadzą po swej nawietrznej stronie, przypływające powietrze prawie równolegle do stoku. Wielkość składowych pionowych tych prądów wstępujących zależy więc wprost od spadku nawietrznego stoku pasma górskiego[3]). Przestrzeń, jaką one zajmują jest dość ograni-

---

[2]) Zresztą niema w tej żadnej większej sztuki. Nie potrzeba do tego żadnego „wyczuwania" podmuchów, jak niektórzy sądzą. Trzeba tylko wiedzieć, gdzie można prądy wstępujące znaleźć. Jeżeli je znajdziemy, to już odczuje je nawet najmniej wrażliwy. Pewnie, że trzeba wówczas prowadzić szybowiec inteligentnie.

[3]) Np. spadek południowego stoku Słonych Gór wynosi 20%. Ażeby móc swobodnie żaglować na szybowcu o prędkości opadania 1m/sek., potrzeba składowych pionowych wiatru nieco większych, więc około 1,5m/sek. Do tego potrzeba wiatru południowego o prędkości 1,5 : 0,20 = 7,5 m/sek. Nad stokiem północnym o spadku — 30% wystarcza natomiast do żaglowania wiatr północny o prędkości 1,5 : 0,30 = 5 m/sek.



Rysunek 2.

czona. Określają ją pod pewnemi założeniami wzory Georgiego dla wpływu poziomego i pionowego góry. Wielkość składowych pionowych maleje szybko w miarę oddalania się od wierzchołka góry w kierunku poziomym i pionowym. Obrazuje to rys. 2., który przedstawia pole składowych pionowych prędkości wiatru w pobliżu góry według Idrac'a.

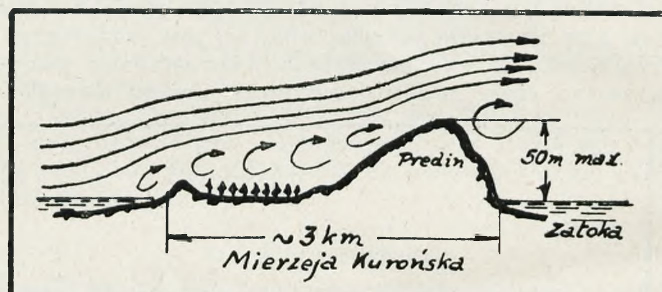
Cała trudność lotów żaglowych w prądzie wstępującym z powodu góry polega więc na utrzymaniu się w obrębie ich strefy działania. A więc ósemką za ósemką nad jednem i temsamem miejscem, wzdłuż stoku tam i zpowrotem[4]). Zrozumiemy teraz, że kwestja „nabicia" czasu, staje się poza terenem jedynie kwestją stałości dostatecznie silnego wiatru i wytrzymałości pilota. Loty takie stają się, oczywiście, prędko nudnemi i nie przynoszą nic nowego.

Dlatego też np. w Rhön od 1922 r., kiedy Hentzen żagluje 3 gdz., nikt nie sili się na loty na czas, natomiast wszelkie wysiłki skierowane są ku przelotom, do których Rhön szczególniej się nadaje. Głównie Nehring doprowadza przeloty do mistrzostwa. Rys. 3 przedstawia jeden z jego ostatnich takich przelotów „za terenem": rekordowy w 1928 r. przelot z Rhön do Schnellmannshausen (71,2 km.) Widzimy, jak lecąc od góry ku górze traci na wysokości, którą znów, krążąc w prądzie wstępującym, spowodowanym następną górą — zyskuje. Ostatnia partja omawianego przelotu odbywa się w prądzie wstępującym przed czołem burzy, o czem poniżej.

2. Loty żaglowe w prądzie wstępującym z powodu tarcia.

Podobne zjawisko jak przy przepływie powietrza nad stokiem górskim, zachodzi wszędzie tam, gdzie chropowatość powierzchni ziemi rośnie w kierunku zgodnym z kierunkiem wiatru. A więc np. przy przejściu wiatru z nad gładkiej powierzchni morza nad piaszczyste wybrzeże, albo na granicy gołej równiny i lasu. W pobliżu ziemi na granicy powierzchni o względnie dużej chropowatości przypływające powietrze zostaje zahamowane. W obrębie pewnej warstwy granicznej odbywa się zmiana prędkości wiatru od O przy ziemi, do prędkości wiatru w wolnej, niezakłóconej wpływami ziemi atmosfery. W miarę jak posuwamy się z kierunkiem wiatru, coraz więcej powietrza zostaje zahamowane, grubość tej warstwy wzrasta. Z powodu zmiany prędkości z wysokością wytwarzają się wiry, które wypełniają tę warstwę graniczną. Nad nią przepływa dopiero spokojnie powietrze, podobnie jak nad stokiem górskim. Natężenie i rozmiar takich prądów wstępujących nie mogą być, oczywiście, zbyt wielkie, w każdym razie są jednak dość silne, aby umożliwić lot żaglowy.

Wykazał to po raz pierwszy Nehring w czasie konkursu szybowców w Rositten w 1927 r. Rys. 4. przedstawia przekrój przez Mierzeję Kurońską, która była terenem najdłuższych lotów żaglowych na czas. Wysokość wydm przybrzeżnych, wzdłuż których głównie latano, wynosi tylko 10 m, największe wzniesienie dal-



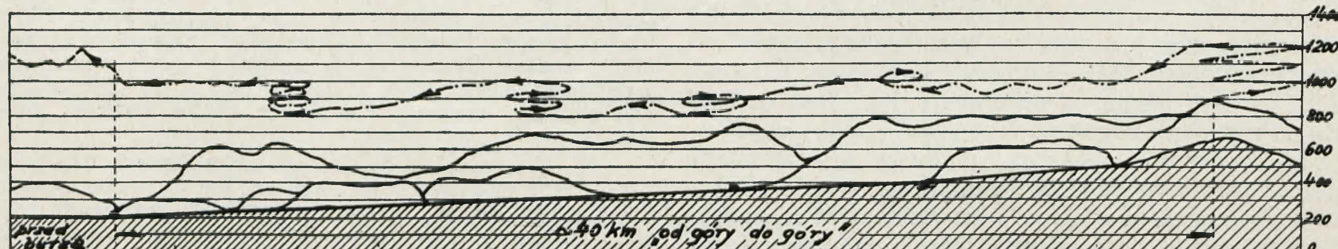
Rysunek 3.

szych wzgórz nie przekracza 50 m. Wskutek dużego tarcia, jakie doznaje powietrze przepływające z nad morza, tworzy się warstwa wirów, nad którą dopiero przepływa powietrze. W ten sposób zakres prądów wstępujących rozszerza się tak dalece, że jeszcze nad morzem, w odległości 100 m. od grzbietu wydm znajdują się dość silne prądy wstępujące, aby umożliwić w nich lot żaglowy, jak to wykazał Nehring. W tym wypadku mamy wzmocnienie wpływu góry przez tarcie. Analogiczne zjawisko zachodzi też przy zalesionych stokach górskich niekoniecznie nad morzem.

Ale prądy wstępujące, spowodowane jedynie tylko tarciem, wyzyskał Nehring w czasie swego przelotu (24 km) do Preil. W okolicy miejscowości kąpielowej Cranz przelatuje on na wysokości ca 70 m, na przestrzeni 2 km, nad wybrzeżem zupełnie płaskiem nie tracąc na wysokości, a nawet wznosząc się w górę. Częściowo wyzyskuje prądy wstępujące, spowodowane przybrzeżnemi budynkami, zresztą korzysta z „tarcia" przelatując nad lasem.

(D. c. n.) **Adam Nowotny.**

[4]) Vide np. wykresy lotów Grzeszczyka w ostatnich n-rach „Młodego Lotnika".



Rysunek 4.

II-GI LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

Aeroklub Akademicki w Krakowie, chcąc podtrzymać „tradycję" przeszłoroczną, zorganizował w dn. 7-go września, mimo trudnej sytuacji finansowej, „IIgi Lot południowo-zachodniej Polski".

Jak wszystkie imprezy lotnicze w tym roku, tak i „II-gi Lot południowo - zachodniej Polski" nie zabłysnął świetnością i nie dał takich wyników, jakich oczekiwali od niego organizatorzy i ogół. Najważniejszą z przyczyn była zła pogoda, która w tym dniu szczególnie niedopisała. Drugą przyczyną była mała ilość współzawodników. Do konkurencji stanęły tylko dwa kluby lotnicze: Krakowski i Warszawski oraz jedna wytwórnia — Państwowe Zakłady Lotnicze.

Powodem tego stosunkowo małego zainteresowania był głównie bliski termin III-go K. K. A.

Organizatorzy ze swej strony zrobili wszystko, by impreza wypadła dobrze, efektownie i barwnie.

Z przyczyny ciągłego deszczu nie dopisała także publiczność, zwykle bardzo licznie przybywająca na Rakowice.

W roku bieżącym, w przeciwieństwie do r. z., Lot poł. zach. Polski ograniczył się do płatowców turystycznych w ramach klasyfikacji F. A. I. Początkowo ogłoszony regulamin, podobny do przeszłorocznego, został na krótko przed zawodami zmieniony. Wobec zbliżającego się III-go K. K. A., A. A. K. chciał nadać zawodom charakter bardziej konkurencyjny, przez punktację średniej szybkości na całej trasie, wysokości oraz precyzyjnego lądowania, co dla pilotów młodych, wyszkolnych w klubach miało być poniekąd próbą i treningiem do warunków III-go K. K. A.

Zmieniony regulamin przewidywał następujące wyczyny: raid na trasie Kraków—Nowy Targ—Katowice—Częstochowa—Kraków (punktowania średnia szybkość i poszczególne etapy), próbę wysokości osiąganej w 15 min. oraz próbę lądowania w oznaczonych wymiarów prostokącie. Pozatem przyznawane były punkty za kategorję awionetki ze wzoru K = CW:MK.10, gdzie CW = ciężar własny płatowca, MK= moc silnika w MK.

Na zawody zgłoszono 10 awionetek, lecz rozpoczęło je tylko 9. Awionetka J D 2 bis z inż. Rychterem zawróciła z drogi do Warszawy z powodu złego przygotowania silnika. Na starcie stała też pięknie wymalowana „Avia" Aeroklubu Morawskiego. Na niej przylecieli z Brna, jako przedstawiciele Morawskiego Aeroklubu, pp. dyrektor Stypa i Kuczera. Przybili również „na węgielkach" (koleją) delegaci Śląskiego i Wielkopolskiego Klubu Lotniczego, oraz hr. Skórzewski na swym Moth'ie.

Po zamknięciu zgłoszeń, odbyła się w przeddzień odprawa zawodników, a następnie wspólna kolacja w kasynie oficerskiem 2 pułku lotniczego.

Start otworzono w niedzielę o godzinie 8,5. Awionetki wzlatywały co 5 minut w/g wylosowanych numerów (spójrz na tablicę).

Etap Kraków — Nowy Targ i Nowy Targ — Katowice został przebyty przez wszystkie płatowce, lecz z wielkiemi trudnościami.

Odszukanie lotniska w Katowicach w tym dniu było wielką sztuką. Kilku pilotów minęło Katowice, a dopiero po zorjentowaniu się wracali, z trudem znajdując w dolinie zatopione we mgle pole lotniska katowickiego.

W Katowicach był tylko zorganizowany punkt zaopatrzenia. Tam też zawodnicy mieli pozostawać do 11,45, poczem udawali się w dalszą drogę w/g kolejności przylotów.

Bardzo silne, niskie zachmurzenie, lokalne mgły i deszcze spowodowały, że por. Nieznański, p. Sołtykowski i p. Sido musieli przerwać lot na trasie Katowice — Częstochowa lub Częstochowa — Kraków. Dwaj ostatni przybyli do Krakowa tego samego dnia, lecz zostali wyeliminowani na podstawie regulaminu. Por. Nieznański wylądował w Kamienicy opodal Lubszy (najbliższa stacja kolejowa — Kalety, wojew. Śląskie) i z braku benzyny zmuszony był lot przerwać. Załoga spędziła tu 2 dni w oczekiwaniu na paliwo, przyjmowana bardzo gościn-

Nr. kolejny	ZGŁASZAJĄCY	PILOT	TOWARZYSZ	PŁATOWIEC	SILNIK	K Punkty za kat. awion.	S Punkty za szybkość	P Punkty za wysokość	L Punkty za lądowanie	R Punkty za etapy lotu	W Ogólna ilość punkt.	Miejsce i nagroda
1	Aeroklub Akad. w Krakowie	sierż. St. Działowski	kpt. Lisiewicz	DKD 5	Cirrus 85 MK	52	56	13	5	20	146	III
2	Aeroklub Akad. w Krakowie	ppor. E. Kowalczyk	M. Lidwinówna	DKD 4	Siemens-Halske 45 MK	—	—	—	—	—	—	—
3	Aeroklub Akad. w Krakowie	Józef Sido	ppor. Kłosiński	S 1	Cirrus 85 MK	—	—	—	—	—	—	—
4	Państw. Zakł. Lotnicze	kpt. I. Gedgowd	inż. J. Weber	PZL 5	Gipsy 80/100 MK	52	59	12	10	20	153	II
5	Aeroklub Akad. w Warszawie	inż. J. Drzewiecki	H. Orgelbrandówna	RWD 4	Cirrus-Hermes 105/115 MK	39	62	15	5	20	141	IV
6	Aeroklub Akad. w Warszawie	por. F. Żwirko	—	RWD 2	Salmson 42 MK	86	59	11	—	20	166	I
7	Aeroklub Akad. w Krakowie	Jan Sołtykowski	ppor. Wlassak	DKD 4	Anzani 45 MK	—	—	—	—	—	—	—
8	Aeroklub Akad. w Warszawie	por. B. Nieznański	J. Osiński	D.H. Moth	Cirrus 60/80 MK	—	—	—	—	—	—	—
9	Prof. Tadeusz Pruszkowski	prof. T. Pruszkowski	W. Korbel	D.H. Moth	Gipsy 85 MK	49	50	14	—	20	133	V





Kpt. Ignacy Giedgowd — II-gi i sierż. St. Działowski — III-ci w ogólnej klasyfikacji oraz dyr. Szkoły Sztuk Pięknych, prof. Tadeusz Pruszkowski, zdobywca nagrody p. Min. Komunikacji dla najlepszego pilota wyszkolonego w klubach.

nie przez mieszkańców okolicy, którzy dotąd nie oglądali jeszcze zbliska samolotu.

Wyniki ostateczne uwidacznia załączona tabela.

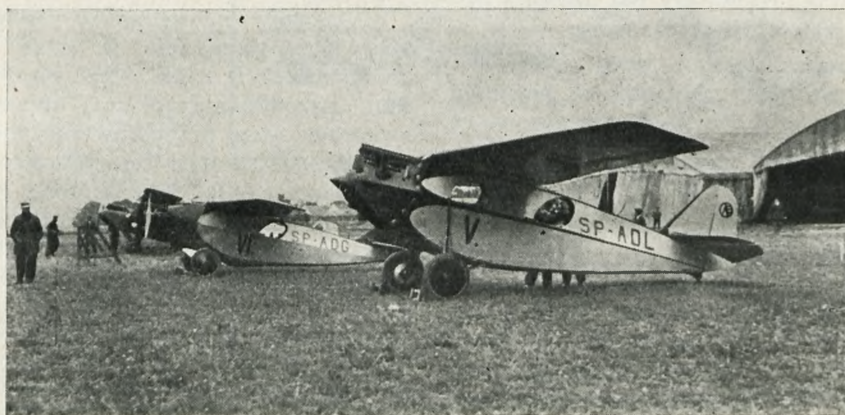
Pierwsze miejsce osiągnął por. Żwirko na RWD 2. Awionetka ta była na czas raidu zamieniona na jednomiejscową i przez wbudowanie na miejsce pasażera balastu powiększyła swój ciężar własny, wybitnie acz niesłusznie uprzywilejowany we wzorze głównym, o całe 75 kg.

Po zakończeniu prób wysokości i lądowania, komisja sportowa, której sprężyście przewodniczył dr. pil. K. Piotrowski, przystąpiła do ustalenia punktacji i rozdziału nagród, przyznając nagrody pieniężne w/g ich regulaminów, inne zaś nagrody, indywidualne, dzieląc stosownie nie do kolejności punktacji, lecz jakości i rodzaju wyczynów.

Nagrodę przechodnią Śląskiego Kom. Woj. L. O. P. P. w Katowicach, w postaci marmuru ze statuą lwa zdobył por. Franciszek Żwirko za największą ilość punktów.



Inż. Jerzy Drzewiecki, który uzyskał szereg nagród za poszczególne wyczyny i jego towarzyszka, p. Halina Orgelbrandówna.



RWD-2 i RWD-4.

Nagrodę przechodnią Woj. Kom. L. O. P. P. w Krakowie, w postaci bronzowej statuy zwycięzcy otrzymał za największą średnią szybkość (144 km/godz.) inż. J. Drzewiecki.

Nagrodę przechodnią Miejskiego Kom. L. O. P. P. w Krakowie — srebrny puhar — uzyskał również inż. Drzewiecki za największą wysokość (2.250 m).

Puhar przechodni Związku Aeroklubów Akademickich dla klubu, który w zawodach zdobędzie przez swych członków największą ilość punktów, przyznany został Aeroklubowi Akademickiemu w Warszawie. Nagrodę tę zdobył A. A. W. po raz wtóry.

Nagrodę pamiątkową p. prezydenta m. Katowice w postaci skórzanego nesseseru, za najlepszą szybkość na szlaku Nowy Targ — Katowice, zdobył również inż. Jerzy Drzewiecki, który przebył tę przestrzeń w 36 min. lądując w Katowicach jako pierwszy.

Nagrodę Wojew. Kom. L. O. P. P. w Kielcach — 400 zł. —za najlepszy czas na trasie Katowice — Częstochowa otrzymał p. Józef Sido.

Nagrodę Woj. Kom. L. O. P. P. w Kielcach dla konstruktora polskiej awionetki za największą sprawność postanowiła komisja sportowa rozdzielić między konstruktorów awionetek: RWD, S1 i DKD, po jednej trzeciej nagrody, t. j. po 200 zł.

Nagrodę pamiątkową Polskich Linij Lotniczych „Lot“ w postaci przyciskacza marmurowego ze srebrnem godłem i napisem dla najmłodszego pilota wyszkolonego w A. A. K. — komisja sportowa nie przyznała nikomu, wobec braku kandydata.

Nagroda Dr. Kazimierza Piotrowskiego — zegar biurkowy — dla pilota wyszkolonego w Aeroklubach Akademickich i na płatowcach krajowej konstrukcji również nie została przyznana wobec braku odpowiedniego kandydata.

Nagrodę Kadry Kolejowców Śląskich za największą szybkość, w postaci plakiety marmurowej z bronzową płaskorzeźbą marszałka Piłsudskiego otrzymał p. inż. Jerzy Drzewiecki.

Nagrodę Śląskiego Kom. Kolej. w Katowicach — piękną walizę skórzaną zdobył kpt. Ignacy Gedgowd za najlepsze lądowanie.

Nagrodę pieniężną p. Ministra Komunikacji w wysokości 1000 zł. dla zawodnika wyszkolonego w klubach lotniczych otrzymał prof. T. Pruszkowski. (W r. z. podobną nagrodę zdobył dr. K. Piotrowski z A. A. K.). Dalszych pieniężnych nagród p. Min. Kom. nie przyznano z powodu braku kandydatów.



P Z L — 5



D K D — 5

Wieczorem odbył się w salach Krakowskiego Klubu Automobilowego bankiet dla zawodników i zaproszonych gości, na którym oficjalne przemówienie imieniem A. A. K. wygłosił dr. Kazimirz Piotrowski, zaś imieniem Klubów kpt. dr. Tadeusz Halewski.

Szereg nieoficjalnych przemówień rozpoczął kapitalną, jak zwykle, przemową prof. Tadeusz Pruszkowski. Nastrój był miły.

MIĘDZYNARODOWY LOT OKRĘŻNY NAD ITALJĄ

Pomino niewielkiego czasu, dzielącego włoski lot okrężny od międzynarodowego challenge'u, na starcie w Rzymie stanęła poważna ilość maszyn tak, iż konkurs wyrósł daleko poza ramy zawodów krajowych.

Siedemdziesiąt maszyn zapisanych, należących do zawodników 5-iu krajów to naprawdę piękny rezultat i choć w dniu startu do prób liczba ta zredukowała się do 53, to jednak pozostała wciąż duża.

Narodowościowo biorąc, startowało: 3 płatowce niemieckie, 1 angielski, 1 belgijski, 1 szwajcarski i 47 włoskich.

Najliczniej reprezentowanemi typami płatowców były: Fiaty AS 1— 12 szt., AS 2 — 3 szt., Caproni 100 — 11 szt., Breda 15 — 10 szt., Romeo RO 6—6 szt. i RO 5—3 szt.

Prawie wszystkie „asy" lotnictwa włoskiego znalazły się na starcie, że wymienimy tylko: Donatiego, zdobywcę rekordu wysokości, czasu i odległości awionetek; Lombardiego, znanego z raidów Rzym—Massana i Vercelli — Tokjo; Brack-Papa — as wojenny i dawniejszy zdobywca rekordu wysokości; Monti — członek ekipy włoskiej w walce o puhar Schneidera w r. 1929; De Bernardi —zdobywca tegoż puharu w r. 1927; Guazetti ze Schneidrowskiej ekipy; słynny akrobata Fongier; Mazzuro — zdobywca puharu Barraca; Gagliani — głośny z rekordu z obciążeniem na Capronim 73, Franciszek Ferrarin kuzyn jeszcze bardziej znanego Artura, oraz wielu innych.

Z cudzoziemców zanotujemy: Miss Spooner, czwartą w ogólnej klasyfikacji w challenge'u, Notz'a trzeciego oraz Lussera trzynastego w tejże klasyfikacji, którzy wystąpili na płatowcach znanych nam z niedawno zakończonych zawodów.

Nie zajmując się opisem tych ostatnich, jako znanych, postaramy się scharakteryzować płatowce włoskie.

Caproni 100: dobrze znany z wielu raidów; zaopatrzany w egzemplarzach De Bernardiego i Martellego w skrzydło szczelinowe.

Macchi wystawił jedynie dwa płatowce: jeden M—70, wolny lecz bardzo stateczny i dobrze wyekwipowany z motorem Colombo 80 KM, oraz drugi M—73 zupełnie nowy z motorem Colombo 118 KM, odznaczający się wielkim zapasem mocy, a więc i osiągający duże szybkości.

Romeo RO 6 jest przeróbką znanego z challenge'u 1929 RO 5. Posiada w większości silniki Fiat A 50 o mocy 85 KM. Egzemplarz pilotowany przez Tatjanę Fumagalli posiadał specjalnie zredukowaną wagę własną.

Fiat zbudował specjalnie na zawody tegoroczne aparat TR 1 (Tourisme Rapide) o zamkniętej kabinie i konstrukcji metalowej, oraz wprowadził drobne poprawki do znanego już AS 2.

Breda 15—S jest maszyną specjalną, pochodzącą od Breda 15 normalnego, wyróżniającą się zmiennym profilem oraz skrzydłem trapezoidalnem w przeciwieństwie do normalnie prostokątnego. Pokrycie skrzydła sklejkowe.

Zwiększenie mocy i polepszenie aerodynamiczne w porównaniu z Breda 15 pozwoliło osiągnąć bardzo dobre wyniki, ukoronowane pierwszem miejscem w ogólnej klasyfikacji. Motory stosowane — albo gwiaździsty Walter 120 KM, albo Colombo 118 KM — 6 cylindrów w rząd.

Oprócz wyżej wspomnianych motorów spotykamy jeszcze Isotta Fraschini R i (6 cyl. w rząd) i Cirrus Hermes 105 KM.

Przejdźmy obecnie do samego konkursu, rozpoczętego próbami technicznemi w dn. 20 — 23 sierpnia na lotnisku rzymskiem Littorio. Prób było 6. Pozwalały one na zdobycie maksymalnie 90 punktów.

Próba wagi. Waga normalna została przyjęta w granicach 400 — 480 kg. Aparaty ważące 400 kg otrzymały max. ilość punktów 8; te zaś, które ważyły więcej za każde dodatkowe 10 kg traciły jeden punkt. Ważące więc 480 kg. pozostały bez punktów. Z biorących udział w konkursie tylko Klemm i Saint-Hubert ważyły 400 kg; później szły Romeo RO-5 Tatjany Fumagalli z 5 pt. oraz Caproni 100 Paradisi'ego z 4 pt. Pozostałe wykazy 3 — 0 pt.

Próba mocy. Moc normalną określono na 80 KM; dawała ona prawo do 20 pt. Każde następne 5 KM odbierało 1 pt. tak, że maksymalną liczbę osiągnęły tylko Fiaty A. 50. Następne zkolei były: Colombo 85 KM i Walter 85 KM (po 19 pt.).

Niesprawiedliwem wydaje się karanie osobne za moc i za wagę, gdyż właśnie największą moc posiadały płatowce najcięższe.

Próba startu. Start, odbywający się z obciążeniem łącznem 200 kg (w czem załoga, spadochrony itd), mierzono od punktu rozbiegu do punktu oderwania się od ziemi. Próba ta mogła przynieść maksymalnie 5 pt. Była ona wyjątkowo pechowa dla aparatów włoskich, gdyż 32 z pośród nich zostały bez punktów. Maksymalna długość startu wyniosła 200 m. (miss Spooner), minimalna zaś 60 (Lusser na Klemmie). Start przeciętny 100 — 120 metrów.

Próba lądowania. Polegała na przebyciu możliwie małej przestrzeni od chwili dotknięcia lotniska do punktu zatrzymania się i była premjowana maksymalnie 10 p-tami. Powyższą ilość zdobył jedynie Macchi — 70, następnym zaś był Albatros, który zyskał 8 punktów. Obydwa Klemmy i Saint-Houbert otrzymały 0; tyleż pozostałe 33 aparaty włoskie. Długość wybiegu największa — Di Loreto na RO 5 — 190 m; najmniejsza — Stein na Albatrosie 101 — 50 metrów. Przeciętna wielkość 100 — 110 m.

Próba wysokości. Płatowce były obowiązane wznieść się w czasie 40 min. na wysokość nie mniejszą od 2000 m. z obciążeniem 200 kg. Maksymalna ilość punktów — 20 — przypadała zdobywcy największej wysokości lotu, zawodnicy zaś następni za każde 100 m. mniej tracili 1 punkt.

Największą wysokość, po 5500 m, uzyskały płatowce Breda 15-S. Obydwa Klemmy — 5400 m. Mothy nie wyszły ponad 4700 m. Próba ta, polepszyła sytuację płatowców ciężkich.

Próba zalet turystycznych. Ogólnie można było zdobyć za nią do 27 punktów (instalacje, spadochrony, urządzenia przeciw utracie szybkości, komfort, składalność skrzydeł, gaśnice i t. d.).

Zwycięzcami w tym dziale okazali się Aime (26 punktów), Cotichini (25 pt.) i Battenti (26 pt.) — wszyscy na Breda 15. Dalej szli: Caprotti, Fuggarola i Peleglini na Fiat'cie AS 1. Klemmy dostały po 15 p-tów, Moth'y po 13, Albatros 24 i Saint-Houbert 12.

Rezultatem wyżej wymienionych prób technicznych był handicap na starcie, zależny właśnie od ilości łącznie zdobytych punktów w próbach pozaraidowych. Handicapowano maszyny następującym sposobem: różnica między ilością punktów najlepszego w próbach technicznych (Lussera) a każdego z następnych w kolejności zawodników, wyrażona w minutach, wskazywała na czas opóźnienia startu na każdym etapie. Lusser podczas Lotu Okrężnego był w porównaniu z Gaglianim, który uzyskał najmniejszą liczbę p-tów (37) wypuszczany z lotniska cztery razy o 26 minut wcześniej, czyli zyskał 1 g. 44 minuty.

Sprawiedliwość takiej oceny wydaje się problematyczną. Trudno określić, czy rzeczywiście zachodziła w tych zawodach współmierność między jednym punktem i jedną minutą lotu.

Ciekawą nowością było urządzenie totalizatora, który dał w czasie zawodów bardzo znaczne dochody.

Wróćmy jednak do raidu. Dnia 25 sierpnia o godz. 5 min. 27 minister Balbo otworzył start, poczem na pilotowanym przez siebie Caproni 101 udał się na następny etap, do Rimini.

Pierwszy dzień raidu wypełnił lot na łącznej przestrzeni 1111,5 km między Rzymem i Rimini z siedmioma międzylądowaniami: w Neapolu, Bari, Brindisi, Pescara, Fermo, Loreto i Fano, oraz przelot nad punktem kontrolnym w Foggia i rzucenie meldunku w San-Marino.

Najcięższym odcinkiem był Neapol—Brindisi, na którym trzeba było przebyć Apeniny na wysokości conajmniej 1480 m.

Do Rimini pierwszy przybywa Sacchi na Bredzie, po nim w 23 minuty Donati, dalej De Angeli, Roccato, Lombardi, Lusser, Notz, Brack-Papa, miss Spooner i t. d.

Następny etap, Rimini—Wenecja, przebyty w dn. 27.VIII. liczył 872,5 km i odbywał się z 12 lądowaniami: we Florencji, Pavullo, Bolonji, Rawennie, Ferrarze, Pomposa, Padwie, Tryjeście, Postumji, Gorizia, Udine i Wenecji. Przeloty nad punktami kontrolnemi były w Forli, Lugo i San Dona di Pavie.

Przelot wymagał dwukrotnego przebycia Apenin między Rimini i Florencją oraz między Florencją i Pavullo na wysokości około 1654 metrów.

I ten etap również zdobył Sacchi, po którym w 4 min. wylądowała miss Spooner. Dalej szli: Donati, Lombardi, Lusser, Notz, Melevi, Fongier, Brack-Papa i t. d.

Należy zauważyć, iż Sacchi leciał z przeciętną szybkością 156 km/godz., miss Spooner 155 km/godz. i Donati 150 km/godz.

Trzeci etap, rozgrywany 29 sierpnia, o długości 622 km, między Wenecją a Turynem, liczył osiem lądowań: w Vicenza, Trente, Bolzano, Brescia, Bergamo, Medjolanie, Vercelli i Aosta oraz zrzucenie meldunku w Veronie. Należy zaznaczyć, iż między Vicenza i Trente (Tyrol) trzeba było wznosić się do 2150 m, zaś między Vercelli i Turynem nad Alpami do 3559 m. Ten etap był więc najtrudniejszy, tembardziej, iż wspaniała dotychczas pogoda zepsuła się dzięki silnemu zachmurzeniu już na wysokości 500 m. I ten etap zdobył Sacchi na Breda z Walterem 120 KM. osiągając przeciętną szybkość 160 km/godz. Dalej szli: Donati, Lusser, Lombardi, miss Spooner i t. d.

Czwarty i ostatni etap, przebyty w dn. 31 sierpnia, wynosił 760 km z ośmioma międzylądowaniami: w Aleksandrji, Parmie, Sarzana, Pizie, Cecina, Siennie, Arezzo i Grossetto oraz zrzucenie meldunku w Lucca. Jedyną przeszkodą były Apeniny o wysokości 1860 m. między Parmą a Lucca. Warunki atmosferyczne poprawiły się bardzo znacznie.

Do Rzymu przybyli zawodnicy w kolejności następującej: Lusser, miss Spooner, Donati, Roccato, Sacchi, Lombardi, Martelli, Notz, De Angeli, Sartori.

Łącznie zostało zaklasyfikowanych 37 maszyn, z których w ogólnej ocenie uzyskały:

I-sze miejsce Breda 15 S, pil. Sacchi.

II-gie Fiat TR 1, pil. Donati.

III-cie — Klemm L 25, pil. Lusser (Niemcy).

IV-e — Moth miss Spooner (Anglja).

Chcielibyśmy się teraz zastanowić pokrótce nad zwycięstwem Bredy 15 S z motorem Walter 120 KM, w rzeczywistości rozwijającym do 145 KM. Oto aparat Sacchi'ego, pomimo nikłej ilości punktów zdobytych w próbach, wysuwa się na przestrzeni 3500 km o czas 45 minut przed Donatim. Możemy więc zaryzykować twierdzenie, iż Sacchi mógłby sobie na próbach wstępnych pozwolić na utratę jeszcze 40 p-tów bez obawy utracenia pierwszego miejsca

A więc i w tych zawodach zwyciężyła szybkość, a raczej rzeczywista moc silnika, mimo uprzywilejowania w próbach technicznych maszyn lżejszych, o silnikach słabej mocy.

SZYBOWNICTWO W STANACH ZJEDNOCZONYCH

Doniedawna jeszcze szybownictwo w Stanach Zjednoczonych miało bardzo niewielu zwolenników. Ogół sportowców, nawet blisko lotnictwa stojących, odnosił się do lotów szybowcowych obojętnie. Dopiero wiadomości o rezultatach osiągniętych na tem polu przez Niemców w Rhön, przenikając aż za ocean, obudziły chęć dorównania i przewyższenia tego, co zdobyto już w Europie.



Wodnoszybowiec Detroit Aircraft Co. nad jeziorem Angelus

Myśl przedsięwzięcia prób w lotach szybowcowych ogarnęła bardzo szerokie koła sportowe Ameryki naraz i sport ten stał się w jednej chwili nadzwyczaj modnym. Zaczęto więc z wielkim rozmachem tworzyć kluby i budować aparaty.

Wielkie zasługi przy organizacji związków i klubów położyło towarzystwo National Glider Association, kóre albo własnemi środkami zaopatrywało nowopowstałe kluby w szybowce, albo też udzielało im gwarancji kredytowej i subsydjowało je, przy współudziale rządu. Część klubów powstała jednak i rozwinęła się zupełnie samodzielnie, bez żadnej pomocy zzewnątrz.

Trudno zdać sobie sprawę z wyników, jakie na polu organizacji lotnictwa szybowcowego Amerykanie już osiągnęli, zwłaszcza, że wiadomości dotychczasowe czerpać można w tym przedmiocie jedynie z prasy codziennej. Są to wzmianki mało rzeczowe, często mętne, albo noszące wybitne znamiona humbugu. Inne znów, pełne entuzjazmu i propagandy — nie dają jasnego poglądu na całość zagadnienia i jego rozwój.

Z tych wzmianek codziennej prasy można jednak wyłowić kilka faktów znamiennych. I tak dowiadujemy się naprzykład, że konstrukcją szybowców zajmuje się 30 różnych firm na obszarze Stanów; robotnice jednej z największych wytwórni tego rodzaju założyły własny klub szybowcowy; na terenie pierwszych wzlotów braci Wright, w pobliżu Kitty Hawk, trzy kluby osiedliły się na stałe, urządzając wielkie wspólne szybowisko i t. d. Wszystkie tego rodzaju wiadomości pełne są dygresji i dytyrambów na cześć „kolosalnego“ rozwoju sportu szybowcowego, a przytem podawane są chaotycznie i tylko sporadycznie.

Dopiero artykuł Charles H. Gale'a, opublikowany w „Aviation“ rzuca właściwe światło na to, co się dzieje po drugiej stronie Atlantyku. Gale przeprowadził niedawno ankietę na temat rozwoju i organizacji szybownictwa w Stanach Zjednoczonych, rozporządza więc danemi zupełnie ścisłemi i aktualnemi. Oto czego dowiadujemy się z jego artykułu:

Obecnie w Stanach Zjednoczonych istnieją 193 kluby szybowcowe. Z tej liczby 66 klubów należy do związku National Glider Association. Ogólna ilość szybowców, które stanowią własność klubów, wynosi 206 aparatów. Większość szybowców klubowych pochodzi z wytwórni szybowców i została bądź zakupiona przez kluby, bądź otrzymały je one od Narodowego Towarzystwa Szybowcowego, które stale udziela im pomocy i opieki. Około 70 szybowców skonstruowali sami członkowie klubów.

Ilość członków wszystkich stowarzyszeń i klubów szybowcowych wynosi 3812 osób, z których 34% lata samodzielnie.

Głównemi centrami sportu szybowcowego w Stanach Zachodnich są miasta: Los Angelos i San Diego. W tem ostatniem istnieje aż 8 klubów szybowcowych.

Stany centralne są siedzibą 57-iu klubów, których najwięcej jest w Akron i Detroit. Tam też najwcześniej, bo już od roku 1927 rozwijać się zaczęło szybownictwo pod egidą klubu, założonego przez Wolfganga Klemperera, byłego pilota z Rhön.

W Stanach wschodnich i północnych sport szybowcowy rozwija się w powolniejszem tempie, pomimo widocznych wpływów niemieckich. Większość klubów powstała w tej części kraju b. niedawno, a właściwe początki ich działalności datują się ze stycznia bieżącego roku. Mimo niewielkiej stosunkowo ilości klubów na wschodzie i północy, praca w szkoleniu pilotów posuwa się systematycznie naprzód, przeważnie dzięki pomocy niemieckich instruktorów. Wpływ szkoły niemieckiej odbija się tam nawet na miejscowej terminologji, która powstaje przez dodawanie angielskich końcówek do częściej używanych przy nauce latania słów niemieckich. Tworzą się więc dziwaczne w swojem brzmieniu terminy, jak naprzykład: „prüfling“, „zögling“ i t. d.

W związku z ogólnym zapałem do szybownictwa, jaki ogarnął Amerykanów, rozwinął się w St. Zjednoczonych dość znacznie przemysł budowy szybowców. Wytwórnie samolotów traktują tę gałąź przemysłu lotniczego jako pomocniczą przy o-

becnym kryzysie. Większość konstrukcji stanowi wierne kopje szybowców niemieckich, bez żadnych zmian i udoskonaleń.

Z pośród wytwórni powstałych obecnie w celu wyłącznej produkcji szybowców, wymienić należy firmę Bovlus Evans Glider Co w Los Angelos, która wypuszcza ze swych warsztatów tygodniowo 3 szybowce; towarzystwo Peel Glider Boat, wytwarzające wodnoszybowce i towarzystwo Alexander w Colorado Springs, które w ciągu 5 miesięcy dostarczyło klubom i osobom prywatnym przeszło 130 szybowców.

Bardzo wielu zawsze śpieszących się Amerykanów nie zadawalnia powolny lot szybowca. Dla tych „ludzi szybkiego ruchu" cały szereg fabryk produkuje pomocnicze silniki małej mocy (2 — 30 KM) do szybowców, albo też wyrabia szybowce odrazu zaopatrzone w takie silniki. Tego typu samolociki cieszą się w Stanach Zjednoczonych największą bodaj popularnością.

Jak wynika z powyższych danych, sport szybowcowy istotnie rozwija się w Ameryce bardzo intensywnie i zapewne wkrótce już zdystansuje nawet Niemcy, przodujące pod tym względem w Europie.

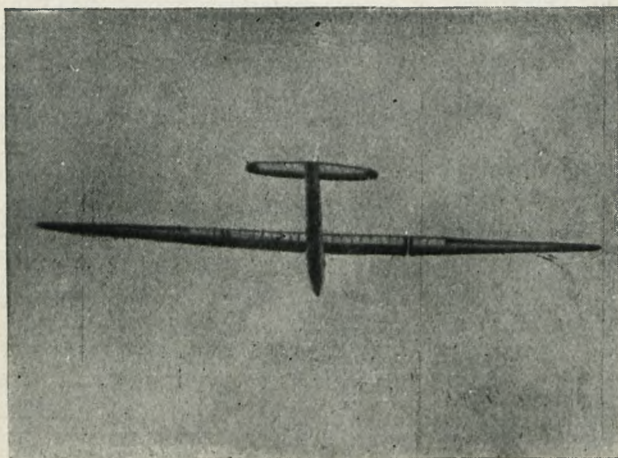
9 — 24 SIERPNIA W RHÖN — WASSERKUPPE

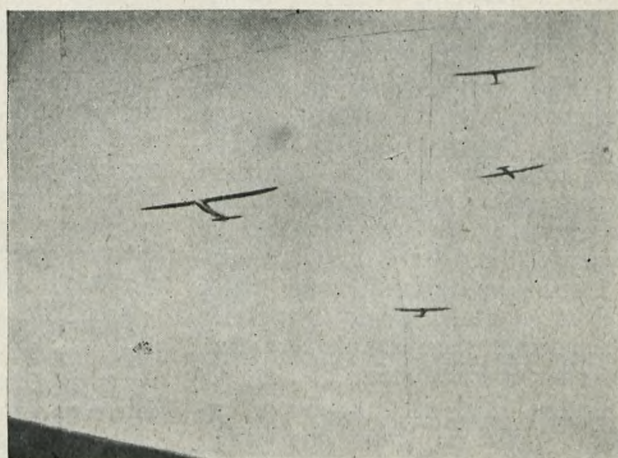
Tegoroczne międzynarodowe zawody szybowcowe, jak zwykle odbywające się w Niemczech, w miejscowości Rhön — Wasserkuppe, trwały od 9 do 24 sierpnia. Góra Wasserkuppe, na której wykonywa się wszystkie loty szkolne i z której startuje się do wszystkich lotów rekordowych, posiada dogodne miejsce startu na wysokości 958 metrów nad poziomem morza. Około 50 m. poniżej tego miejsca znajduje się obszerna, prawie pozioma powierzchnia, służąca za lądowisko dla samolotów używanych tu do pomiarów atmosferycznych. Z lotniska tego korzystają różnego rodzaju płatowce sportowe, a nawet pasażerskie, często w czasie zawodów tam przylatujące. Na samym szczycie, jak również na poziomie miejsca przeznaczonego do lądowania znajdują się zabudowania towarzystwa „Rhön — Rossiten" — hangary, oraz hotele. Osiągnięcie dotychczasowych, wspaniałych wyników w rozwoju lotnictwa bezsilnikowego w dużej mierze należy przypisać posiadaniu na miejscu stacji meteorologicznej, wyposażonej we wszystkie potrzebne instrumenty, oraz radjo i telefonu, laboratorjum aerodynamicznego, warsztatów, hangarów, oraz środków lokomocji w postaci samochodów i t. p.

Oficjalna lista szybowców biorących udział w tegorocznych zawodach — zawierała 42 zawodników. Po raz pierwszy zostały zgłoszone 2 szybowce angielskie, które jednak na zawody nie przybyły. Charakter zawodów, pomimo nazwy „międzynarodowe", w roku bieżącym był czysto narodowy. Z pozostałych 40 zgłoszonych, w zawodach wzięło udział jedynie 31 szybowców. Reszta albo nie została na czas wykończona, bądź też z różnych względów na Wasserkuppe wogóle nie przybyła.

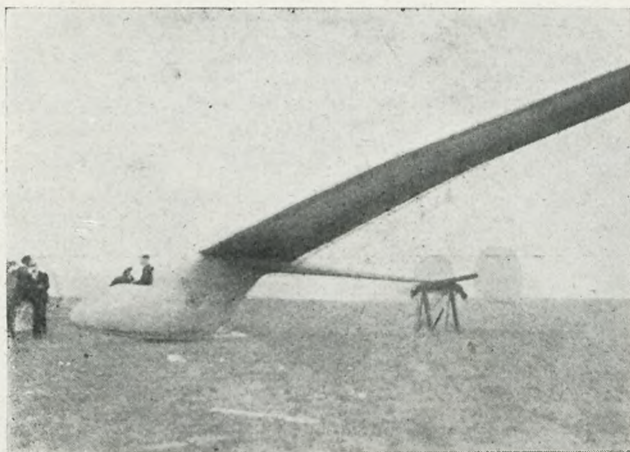
Większość szybowców to konstrukcje już znane z lat poprzednich. W konstrukcjach tegorocznych widać dążność do maksymalnego zmniejszenia oporów. Prócz pięknie opracowanych kadłubów i usterzeń ogonowych, stosowano wielkie wydłużenia skrzydeł. („Austrja" = 30, „Meiningen" = 23). Niestety pociąga to za sobą wzrost wagi szybowca i wobec tego dla utrzymania się przy małem obciążeniu na 1 m², stosowano olbrzymie nieraz powierzchnie płatów nośnych. Szybowiec Austrja (koszt budowy 30.000 mk. niemieckich) wyróżniający się oryginalnością konstrukcji posiadał skrzydło (czterodzielne, wolnonośące) o powierzchni S = 35 m², wydłużeniu = 30. Waga pustego szybowca 350 kg. Z powodu późnego przybycia na Wasserkuppe, oraz dokonywania na miejscu poprawek, nie zdążył w zawodach wziąć udziału rewelacyjny „Meiningen", którego „finesse", jak podawały pisma lotnicze, miała się równać 33 (liczba nie osiągnięta jeszcze przez żaden płatowiec). Okazał się on początkowo za ciężkim do lotów przy słabych wiatrach, a za słabym do lotów przy wiatrach silnych. Po wzmocnieniu części kadłuba bezpośrednio związanej ze skrzydłem (trójdzielne, wolnonośące) latał przy wietrze 8 — 9 m/sek, jednak nie wykazywał własności lepszych od innych szybowców, z mniejszemi wydłużeniami. Zmuszony do lądowania z powodu zmniejszenia się wiatru, przy którym jednak kilka innych szybowców trzymało się w powietrzu, zawadził skrzydłem o ziemię i oderwał od kadłuba skrzydło, oraz poziome usterzenie ogonowe. Pilot szczęśliwie wyszedł bez obrażeń. Słabą stroną szybowców — olbrzymów jest wielka bezwładność skrzydeł i stąd trudność wykonania dostatecznie mocnego przymocowania skrzydła do kadłuba. Możliwe, że okaże się praktyczną konstrukcja „Austrji", której ogon podczas lądowania i zatrzymania się maszyny znajdować się ma w powietrzu dotąd, dopóki pilot siedzi w swej kabinie. Kadłub szybowca będzie mógł się obracać na krótkiej płozie, znajdującej się pod środkiem ciężkości całego płatowca, nie wywołując zbyt wielkich momentów skręcających w miejscu zamocowania do skrzydła.

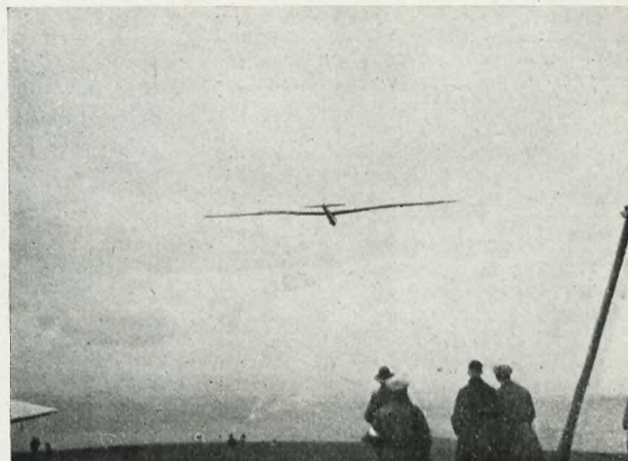
Dla zmniejszenia oporów szkodliwych „okapotowywano" całkowicie pilotów. Szybowiec „Fafnir", o oryginalnej budowie skrzydeł, posiada tylko dwa małe otwory na bokach osłony głowy. Widoczność przez odpowiednie ukształtowanie kadłuba pozostała dobra i pilot bez trudu mógł nad niewielkiem zboczem, przy wietrze południowym, bez obawy niebezpieczeństwa zderzenia się, latać jednocześnie z 6-ma współzawodnika-





Szybowiec „Meiningen" (Pow. skrzydeł 21 m², rozpiętość 22 m, wydłużenie 23) oraz równoczesny lot czterech szybowców. Na pierwszym planie widzimy „Meiningen" i „Fafnir".





Szybowiec rekordowy „Austrja", budowany na zamówienie Kronfelda. Pow. = 35 m², rozpiętość 30 m, wydłużenie 26, waga 350 kg. Na tym szybowcu ma być podjęta próba zdobycia nagrody, wyznaczonej za przelot conajmniej 300 km, z jakiegokolwiek miejsca Niemiec do Berlina z lądowaniem. Na drugiem zdjęciu widzimy szybowiec „Fafnir" o charakterystycznych załamaniach skrzydeł. Pow. skrz. = 18,5 m², rozpiętość 19 m, wydłużenie 19,6. Waga 195 kg.



Charakterystyczny przód kadłuba „Fafnira".



Start Kronfelda na „Vien'ie" do lotu, który przyniósł nowy światowy rekord dystansowy — 161 km.

mi. Po przeróbce przenikania w skrzydło górnej, przedniej części kadłuba (głównie osłony głowy pilota), podczas której zmniejszono promienie krzywizny tego przenikania, osiągnięto polepszenie własności aerodynamicznych i szybowiec latał b. ładnie. (Ograniczono zniekształcenie profilu środkowej części skrzydła). Na załączonej fotografji przedstawiony jest „Fafnir" przed uskutecznieniem poprawki. Najciekawszą konstrukcją, z punktu widzenia rozwoju lotnictwa bezsilnikowego, był szybowiec bezogonowy, konstrukcji inż. Lipicha, najbardziej odzwierciadlający dążności do stworzenia płatowca o możliwie dobrem finesse. Szybowiec ten nie brał udziału w konkursie, ale wykonał kilka pierwszych swoich lotów, nadzwyczajnie udanych. Stateczność, oraz sterowność, jak wykazał jeden z lotów wykonany z wirażami, osiągnięto nadzwyczaj zadawalniające. Pomimo małego wydłużenia skrzydeł = 7, osiągnięto własności szybowców o wydł. = 20 (przybliżona ocena na podstawie porównania krótkich, analogicznych lotów w spokojnem powietrzu). Konstrukcję przedstawia załączona fotografja. Widać na niej dokładnie kabinę pilota. Pasażer siedzi za pilotem. Widoczność pasażera b. ograniczona. Szybowiec ten ma posłużyć do przestudjowania stateczności, oraz wyszkolenia pilota, który będzie musiał w przyszłości prowadzić podobnej konstrukcji maszynę z silnikiem o mocy 2.000 KM, przeznaczoną do lotów transatlantyckich. Całe to skrzydło latające, to jeden z realnych dowodów użyteczności szybownictwa, którego jeszcze dziś nie docenia się należycie.

Jednak nie wszystkie konstrukcje tegoroczne, zasługujące na specjalne wyróżnienie, były budowane z uwzględnieniem form zapewniających zmniejszenie do minimum oporu. Kosztem powiększenia oporów przez zastosowanie zastrzałów, oraz budowę kanciatych, nieokrągłych kadłubów, uzyskiwano przedewszystkiem konstrukcje tańsze, prostsze i trochę lżejsze. Szybowiec „Aachen" M. S. I!, konstrukcji inż. pil. Meyera, posiadający skrzydło trójdzielne, usztywnione zastrzałami oraz kadłub prostokątny, przechodzący na grzbiecie w trójkątną piramidę, służącą do umocowania skrzydła, przedstawia sobą właśnie typ szybowca, który nadaje się dzięki swej taniej i prostej konstrukcji do szerszego rozpowszechnienia, a który nietylko że nie ustępował, ale często przewyższał swemi własnościami inne szybowce. Swoje zalety osiągnął głównie dzięki stosunkowo małemu obciążeniu na m² (12,85 kg/m²), wydłużeniu skrzydła = 20, oraz zapobieżeniu zepsuciu aerodynamicznych własności środkowej części skrzydła przez oddalenie od krawędzi natarcia głowy pilota, oraz zamocowanie skrzydła na wąskim grzbiecie kadłuba. Gdyby nie rozbicie zupełne podczas lądowania w głębokim, a wąskim jarze, którego pilot nie zdołał wskutek utraty wysokości przelecieć i uderzył przodem kadłuba w stromą ścianę (pilot wyszedł prawie bez obrażeń), szybowiec ten, posiadający już za sobą jeden z tegorocznych najdłuższych lotów, wynoszący 8 godz. 23 min, uzyskałby z pewnością jedno z pierwszych miejsc.

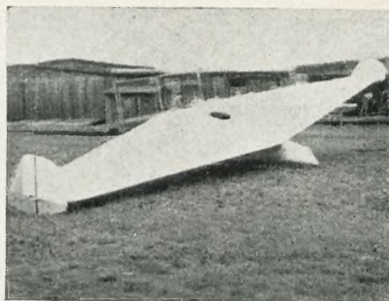
Najpracowiciej przebył zawody szybowiec „Darmstadt". Osiągnął on największą ilość czasu lotów. W ciągu trwania zawodów, podczas których około 40% dni nie nadawało się zupełnie do lotów z powodu gęstej mgły trwającej raz bez przerwy trzy doby, pilot Starck osiągnął I-sze miejsce wylatując 27 godzin 28 min. Bez spalenia kropli benzyny można, jak się okazuje, prowadzić bardzo intensywny trening lotniczy. „Darmstadt" posiada b. ładny owalny kadłub, stery bez stateczników, co zresztą jest prawie regułą w niemieckich rekordowych szybowcach, oraz skrzydło jednodźwigarowe, wolnoniosące i trójdzielne o wydłużeniu = 19,3.

Drugie miejsce z czasem 24 g. 35 m. w ciągu 21 lotów, liczby max., przypadającej na jeden samolot, zajął pilot Bedan na szybowcu „Luftikus". Szybowiec ten pomimo prostokątnego kadłuba, wydłużenia skrz. = 14,6 oraz obciążenia 13,9 kg/m², pilotowany przez młodego pilota, który dopiero drugi rok i tylko na szybowcach lata, wykazał świetne własności w locie. Między licznemi nagrodami, które przypadły Bedan'owi, znajdowała się jedna, wyróżniająca „Luftikusa" za specjalnie mocną budowę. Bedan natrafiwszy na silny prąd wznoszący pod chmurą, szybko zaczął nabierać wysokość, ale dostawszy się w chmurę i nie posiadając prócz szybkościomierza żadnych przyrządów, stracił poczucie równowagi (zwykłe zjawisko w locie we mgle) i całą nabytą dzięki chmurze wysokość (około 900 m) stracił wpadłszy w korkociąg. Przykry widok szybowca wylatującego z chmury korkociągiem, powiększył fakt, iż po chwilowem wyrównaniu szybowiec przeszedł w korkociąg przeciwny, z którego jednak po trzech zwitkach, bez pomocy oszołomionego pilota szczęśliwie wyszedł. Fakt ten opisuję dlatego, iż z podobnemi wypadkami należy się w szybownictwie liczyć i dlatego pilotów szybowcowych, którzyby do klasy pilotów żaglowych doszli, nie latając nigdy na maszynach silnikowych, należałoby przygotować na podobną

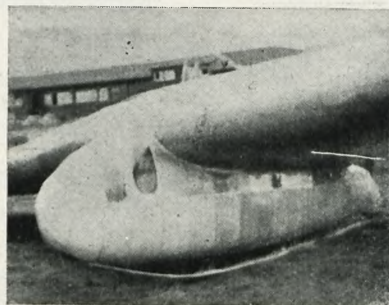
ewentualność. Przed wypuszczaniem na loty żaglowe w specjalnych warunkach burzowych, lub w chmurach, należy z pilotami żaglowymi przerobić na samolotach silnikowych korkociąg, i nauczyć ich z niego wychodzić.

Trzecie miejsce, jeśli chodzi o sumę czasu lotów, zdobył pilot Pätz, na szybowcu Rheinland, osiągając czas = 16 godz. 31 min. W jednym z dni konkursowych, podczas którego jednocześnie latało dziesięć szybowców, 5 z pośród nich pozostawało w powietrzu powyżej 6 godzin każdy, a mianowicie: „Göttingen" 8 godz. 30 min.; „Aachen" MS II 8 g 23m; „Aachen" MSI — 7 godz. 48 m; „Drezden" 6 g 53 m oraz „Darmstadt" 6 g. 17 m. Najdłuższy pojedyńczy lot w ciągu zawodów, wynoszący 8 godz. 34 min. wykonał Hemmer na szybowcu „Schloss Mainberg".

Drugą klasę efektownych wyczynów stanowią przeloty. Tu bezkonkurencyjnym okazał się Kronfeld na swoim „Vien'ie". Po dwu mniejszych przelotach (40,6 km i 51,5 km) udało mu się raz, wykorzystując czoło burzy, przelecieć 150 km, a ostatniego dnia zawodów, przy pięknej wietrznej pogodzie i prądach wznoszących Cumulusów ustanowić nowy rekord światowy. Przebył on, mianowicie, w 6 i pół godzin przestrzeń, między Wasserkuppe i Merktredwitz, wynoszącą 161 km. Kronfeld był też jedynym wykonawcą przelotu nad i za Kreuzberg



„Skrzydło latające" konstrukcji Lipicha Pow. skrz. = 24 m², wydł. skrz. = 7, waga 195 kg.



Kabina (dwuosobowa) tego bezogonowca.

(leży w odległości 13,5 km. od Wasserkuppe). Jemu też wręczono nagrodę prezydenta Rzeszy Niemieckiej w postaci złotego puharu.

Zadanie polegające na okrążeniu sąsiedniego grzbietu Eube, położonego na południe od startu w odległości 2 km wykonali: Kronfeld jak zwykle na „Vien'ie", oraz szybowiec „Kakadu" (ciekawy z powodu skrzydła wolnoniosącego o rozpiętości 19,6 m. i dwudzielnego).

Pomiary wykonywano przy pomocy 2 teodolitów, ustawionych jeden na starcie, drugi na sąsiedniej górze „Pferdskopf" w odległości 1,8 km, lub przy pomocy jednego teodolitu i odległościomierza. Pomiędzy grupami pomiarowemi oraz startem i „Urzinus Haus'em" mieszczącym stację meteorologiczną, pocztę, biura i t. p. przeciągnięte były telefony polowe, przy pomocy których dawano komendę dla jednoczesnych odczytów pomiarowych.

Badania miejscowe meteorologiczne przeprowadzano przy pomocy pomiarów wolnych baloników, które często samolot wypuszczał w sąsiedztwie ciekawszej chmury, oraz przy pomocy częstych lotów na płatowcach zaopatrzonych w samopiszące meteorografy.

Zawody zakończono rozdaniem bogatych i licznych nagród, oraz apelem do dalszej twórczej pracy.

Inż. S. Grzeszczyk.

SZCZEGÓŁOWE WYNIKI LOTU MAŁEJ ENTENTY I POLSKI 1930 R.

Nr. zawodnika	Ekipa	Pilot	Płatowiec i silnik	Raid [1])		Wysokość [2])		Obciążenie [3])		Start [4])		Ogólna ilość punktów [5])		Miejsce w ogólnej klasyfikacji	
				Średnia szybkość km/godz.	Ilość punkt.	Czas (min.) na 5.000 m.	Punkty	Wysokość osiągnięta z obc. w 30 m.	Punkty	Wysokość na 200 m. od startu	Punkty	Indywid.	Ekipy	Indywid.	Ekipy
1	Jugosłowiańska	Kpt. Nowak	Bréguet 19 — Hispano 650 MK	211,31	607	62	141	5750	81	6,5	57	886	2395	3	I
2		Kpt. Rubsic	Bréguet 19 — Hispano 650 MK	207,25	596	59	134	5480	75	9,0	78	883		4	
3		Kpt. Hubl	Bréguet 19 — Hispano 650 MK	215,80	620	52	118	5630	79	5,5	48	865		5	
4		Kpt. Sintie	Bréguet 19 — Hispano 650 MK	222,29	639	63	143	5670	77	11,5	100	959		1	
7	Czechosłowacka	ppłk. Vicherek	Smolik 316 — Hispano 650 MK	221,41	636	58	132	5570	71	10,5	91	930	2042	2	II
9		mjr. Maresz	Avia 42 — Asso 800 MK	186,74	537	66	150	5250	68	6,0	52	807		6	
11		por. Tresl	Smolik 316 — Hispano 600 MK	167,33	481	—	0	4790	95	0,0	0	576		12	
12		chor. Svozil	Avia 42 — Asso 800 MK	226,16	650	—	0	5050	100	0,0	0	750		8	
15	Rumuńska	kpt. Tanasescu	Bréguet 19 — Hispano 650 MK	195,12	561	—	0	5290	85	2,0	17	663	930	10	III
16		kpt. Rotaru	Bréguet 19 — Hispano 650 MK	150,59	433	—	0	4990	77	3,5	30	540		13	
18		kpt. Paclen	Bréguet 19 — Hispano 650 MK	194,61	559	—	0	5030	85	1,5	13	657		11	
21	Polska	por. Wyrwicki	Lublin RVIII — Hispano 600 MK	173,37	498	39	89	4120	94	7,5	65	746	499	9	IV
23		por. Skrzypiński	Lublin RVIII — Lorraine 600 MK	184,98	532	38	86	4360	99	4,0	35	752		7	



Komisarze A. R. P. (pp.: kpt. Lisiewicz, kpt. Iżycki i mjr. Kwieciński) rozdają zawodnikom materjały i instrukcje



Szef wojskowego lotnictwa rumuńskiego, gen. Gorsky, życzy powodzenia swoim rodakom

1) — Raid. Punktacja szybkości obliczana była ze wzoru następującego:

$$P_1 = X_1 \cdot \frac{v}{V_{max}}$$

x, = 650; v = średnia szybkość osiągnięta przez danego zawodnika; V max = maksymalna szybkość (najlepszego w tej próbie zawodnika).

2) — Próba lotu na wysokość min. 5.000 m.

$$P_2 = X_2 \cdot \frac{t}{T}$$

x_2 = 150; t = czas przebywania na wysokości 5.000 m. liczony od chwili startu do 90-ej minuty; T = najlepszy wynik w tej próbie. Próba wysokości odbywała się na ostatnim odcinku raidu — Lwów — (Poznań) — Warszawa.

3) — Próba lotu na wysokość z obciążeniem. Polegała ona na osiągnięciu największej wysokości w czasie 30 min. z obciążeniem min. 450 kg ciężaru użytecznego, 250 kg benzyny i pełnemi zbiornikami smaru

$$P_3 = X_3 \cdot \frac{h}{H}$$



Bréguety jugosłowiańskie

x_3 = 100; h = wynik osiągnięty przez danego zawodnika; H = najlepszy wynik w tej próbie obliczany ze wzoru H = Pu. a, gdzie: Pu = ciężar użyteczny, a = wysokość.

4) — Próba startu.

$$P_4 = X_4 \cdot \frac{m}{M}$$

x_4 = 100; m = wysokość osiągnięta na dystansie 200 m od miejsca startu, wyrażana w metrach; M = najlepszy wynik w tej próbie.

5) — Punkty dla ekip obliczane były ze wzoru następującego:

$$K = \frac{x}{p} \cdot a$$

x = ogólna ilość punktów osiągniętych przez załogi danej ekipy; p = ilość płatowców ekipy, które rozpoczęły lot; a = ilość płatowców ekipy, które ukończyły zawody.

Warunki konkursu i skład załóg — podane były w poprzednim numerze.

Interesujących się szczegółami odsyłamy do wojskowego Przeglądu Lotniczego.



Jeden z polskich samolotów Lublin R VIII (Nr. 19 kpt. Rutkowskiego po przymusowem lądowaniu koło Cieszyna).

PRZED III-im KRAJOWYM KONKURSEM AWIONETEK

W poprzednich numerach zamieściliśmy regulamin konkursu i komentarz do niego oraz zwróciliśmy uwagę na znaczenie poszczególnych prób. Obecnie zajmiemy się analizą zgłoszeń i przewidywaniami.

W porównaniu z poprzedniemi, III-ci K. K. A. wykazuje dalszy duży wzrost zawodników. W r. 1927, do I-go K. K. A. stanęło 6 maszyn, w r. 1928, do II-go — 16, obecnie zgłoszono awionetek 24. W pośród nich 20 startuje pod barwami klubów, 2 — fabryk i 2 — koła L. O. P. P. Jeśli chodzi o typy maszyn i ich wytwórców, to udział jest następujący: awionetek wyprodukowanych przez Sekcję Lotniczą — 9 (4 egz. RWD-2, 4 egz. RWD-4, 1 egz. JD-2), Podlaskiej Wytwórni Samolotów — 3, braci Działowskich — 3, A. A. K. — 2, konstruktorów z Ostrowia — 2; po 1 awionetce wystawiają: P. Z. L., „Samolot", L. K. L., A. A. P. i inż. Zalewski. Widzimy znowu bezwzględną przewagę maszyn wyprodukowanych przez zespoły kostruktorów i nikły, choć już poważniejszy niż w latach poprzednich, udział maszyn zbudowanych w wytwórniach. Przedstawi to nam dobitnie poniższe zestawienie.

Konkurs	I	II	III
Awion. fabryczne	2	2	6
„ zesp. konstr.	3	9	15
„ pojed. konstr.	1	5	3

Tak się przedstawia udział maszyn. Co do pilotów, to widzimy poraz pierwszy występ turystów, wyszkolonych w klubach lotniczych w latach 1928-9. Pilotów tych jest 4. Następnie notujemy wzrost stosunku pilotów cywilnych do wojskowych, który w tegorocznych zawodach wyraża się ułamkiem 2/3, gdy w poprzednich — 1/2. W obecnym K. K. A. bierze udział pilotów wojskowych 14, fabrycznych —2, klubowych — 8. Poziom wyszkolenia pilotów jest bardzo różny. Obok wytrawnych raidowców biorą udział przeciętni piloci eskadrowi i niedoświadczeni turyści. Dla wyników nie będzie to miało jednak wybitniejszego znaczenia, gdyż maszyny, między któremi rozegra się walka o pierwsze miejsca mają obsadę prawie jednakowo mocną.

Jakie maszyny będą ze sobą rywalizować? Regulamin wymaga przedewszystkiem dużego stosunku ciężaru użytecznego do własnego, oraz poniekąd dużej szybkości. Warunkom tym w klasie I-ej odpowiada najbardziej RWD-4, której G:C = prawie 1. Korzystny stosunek ciężarów posiadają pozatem: MN-5, LKL-2, PZL-5, JD-2 i PWS-52. Co do szybkości, to poza RWD-4, dużą szybkość mieć powinna JD-2 (zmieniony silnik z Anzaniego 45 na Geneta 80 MK) oraz PZL-5 i PWS-52.

Powyższe awionetki mają też duże szanse do punktów za wyekwipowanie.



Nagroda przechodnia P. Min. Komunik,. dla Klubu zwycięskiej awionetki

O awionetkach: inż. Janowskiego i Morysona nie mamy jeszcze informacyj. Przylecą one na konkurs wprost z warsztatów.

LKL-2, zbudowana przez członków Klubu Lubelskiego w wytwórni Plage i Laśkiewicz jest górnopłatem-limuzyną o konstrukcji mieszanej. Ciężar własny tej maszyny = 438 kg., użyteczny — 404 kg. Szybkość max. obliczana jest teoretycznie na 150 km. na godz.

Opis innych awionetek, biorących udział w III K. K. A., zamieściliśmy w poprzednich numerach.

Co do drugiej kategorji awionetek (lżejszych), to, jak już pisaliśmy, RWD-2 pozostały bez konkurencji. Wystąpią one w ilości 4 szt. obok „Kogutka" inż. Zalewskiego, którego udział w konkursie należy traktować tylko jako chęć podtrzymania klasy (minimalna ilość maszyn II-ej kat., aby odrębność tej kategorji była zachowana, jest 5). Zresztą wypada zauważyć, że RWD-2 ma wymagane przez regulamin walory bardzo silne. Jej stosunek ciężarów wyraża się liczbą 1 (największy), a szybkość dochodzi do 155 km/godz.

Bardzo nas ciekawią wyniki MN-5. Konstruktorów tej awionetki, pp. Medweckiego i Nowakowskiego, prześladował dotąd okrutny pech, niepozwalający im brać udziału w konkursach poprzednich. MN-5 ma bardzo duże zalety jako płatowiec turystyczny.

Również z dużem zainteresowaniem będziemy śledzić loty trzech maszyn wykonanych w klubach: S-1, LKL-2 oraz awionetki inż. Janowskiego. Są one zbudowane z myślą o zastosowaniu do aktualnych zadań klubów — przekonamy się więc niedługo, czy te cele będą w stanie osiągnąć.

KALENDARZYK III-ego K. K. A.

Dn. 26 września, piątek.

Próba krótkości startu oraz lot na wysokość.

Dn. 28 września, niedziela.

Próba szybkości w obwodzie zamkniętym polegająca na pięciokrotnem okrążeniu trójkąta: Warszawa — Raszyn — Piaseczno — Warszawa — ogółem 181,2 km.

Dn. 30 września — 5 października.

Lot okrężny. Terminy na poszczególnych etapach:

Końcowe lotniska poszczególnych etapów	Lądowanie nie później jak o godz. 18-ej dnia	Start nie wcześniej jak o godz. 7-ej dnia
Wilno	1 październ.	1 październ.
Biała Podlaska	2 „	2 „
Lwów	3 „	3 „
Kraków	4 „	4 „
Poznań	5 „	5 „
Warszawa	5 „	

Dn. 5 października, niedziela.

Godz. 13 — 15 powrót maszyn do Warszawy. Zakończenie raidu.

Dn. 6 października, poniedziałek.

Próba demontażu. Koniec konkursu.

WŁADZE SPORTOWE III-GO K. K. A.

Generalnym komisarzem i kierownikiem zawodów jest p. mjr. B. J. Kwieciński. Zastępcą — kpt. S. Skarzyński. Komisję sportową tworzą prócz wymienionych pp.: ppłk. Wieden, mjr. Makowski i kpt. Młynarski.

Komisarzami etapowymi są pp.:
Warszawa — kpt. pil. E. Młynarski
Wilno — dyr. St. Romer
Biała Podlaska — inż. S. Cywiński
Lwów — dyr. St. Tiger
Kraków — kpt. dr. K. Michalik
Poznań — dyr. inż. L. Zejfert

Komisarzami na poszczególnych lotniskach pp.:
Brześć n. B. — kpt. dypl. W. Celiński
Grodno — kpt. S. Zacharewicz
Lida — kpt. T. Welecki
Mołodeczno — inż. J. Mironowicz
Słonim — inż. J. Wolnik
Zamość — dyr. Z. Radomski
Łuck — dyr. W. Kościanowski
Lublin — inż. T. Gumowski
Katowice — pil. S. Kominkowski
Częstochowa — płk. A. Powierza
Łódź — T. Woźnicki
Grudziądz — kpt. obs. W. Zaniewski
Toruń — ppłk. pil. A. Menczak

OSTATNIE WIEŚCI

Wskutek opóźnienia druku numeru (zamknięcie drukarni), możemy podać ostatnie wiadomości.

Konkurs rozpoczął się w dn. 24. IX. Zgłosiło się 20 maszyn, z których 3, a mianowicie S — 1, S — 2 i DKD — 5 nie zostały do konkursu dopuszczone z powodu braku dokumentów rejestracyjnych, wymaganych przez regulamin i władze, pozatem DKD 5 (nr. konkursowy 1) i S 1 (nr. konkurs. 10) otrzymały zastrzeżenia za przekroczenie wagi. Nie przybyły maszyny: 2 z Ostrowia, 1 z Poznania (inż. Janowskiego) i 1 z Lublina (LKL — 2).

W składzie pilotów zaszły zmiany następujące: zamiast dr. Piotrowskiego leci p. J. Sołtykowski (pil. wyszk. w Klubie), miast J. Mościckiego na RWD — 2 leci por. Skrzypiński.

Wszystkie te zmiany zostały uwzględnione w umieszczonej obok tabeli, którą zestawiliśmy w dniu rozpoczęcia zawodów, według kolejności startu (czyli numerów konkursowych).

NAGRODY

Nagrody regulaminowe L. O. P. P. dla właścicieli awionetki. W każdej klasie.

I-a nagroda	6.000 zł.
II-a „	4.000 „
III-a „	3.000 „
IV-a „	2.000 „

Nagrody specjalne:

Puhar przechodni p. Ministra Komunikacji dla klubu, który wystawił zwycięską awionetkę.

Nagrody p. Min. Komunik. dla pilotów wyszkolonych w klubach. I-a — 1.000 zł., II-a — 500 zł.

Nagrody komitetów LOPP za poszczególne wyczyny.

Nagrody firm „Prolabor", „Standard Nobel", „Shell", „Wabia-Wabiński" i in.

Razem jest nagród 33. Wszystkie wymienimy w numerze następnym.

Lista Zawodników III-go Krajowego Konkursu Awionetek

№ konkursowy	Właściciel awionetki	Klub zgłaszający	Wytwórnia i typ płatowca	Typ i moc (w KM) silnika	Kategorja awionetek	Nazwisko pilota	Klub pilota
1	Kom. Wojew. LOPP w Krakowie	Aeroklub Akad. w Krakowie	Działowski DKD — 5	Cirrus M III 85	1	sierż. S. Działowski	A. A. K.
2	Aeroklub Akad. w Krakowie	„	„ DKD — 3	Anzani 45	3	por. J. Gaździk	A. A. K
3	Klub Lotniczy Podl. Wytw. Samol.	Klub Lotniczy P. W. S.	P. W. S. PWS — 51	Genet 80	1	K. Stefaniuk	P. W. S.
4	Inż. Witold Rychter	Aeroklub Akad. w Warszawie	Sekcja Lotn. JD — 2	Genet 80	1	kpt. Ignacy Giedgowd	A. A. W.
5	Aeroklub Akad. we Lwowie	Aeroklub Akad. we Lwowie	„ RWD — 4	Cirrus Hermes 105	1	inż. S. Grzeszczyk	A. A. L.
6	Państwowe Zakłady Lotnicze	—	P Z L — 5	D. H. Gipsy 85	1	Bolesław Orliński	A. A. W.
7	Aeroklub Akad. w Wilnie	Aeroklub Akad. w Wilnie	„Samolot" MN — 5	Genet 80	1	St. Tondis	A. A. Wil.
8	Klub Lotniczy Podl. Wytw. Samol.	Klub Lotniczy P. W. S.	P. W. S. PWS — 50	Cirrus M III 85	1	inż. W. Krasicki	S. K. L.
9	Podlaska Wytwórnia Samol.	—	P W S — 52	D. H. Gipsy 85	1	por. inż. Lewoniewski	—
10	Aeroklub Akad. w Krakowie	Aeroklub Akad. w Krakowie	A. A. K. S — 1	Cirrus M III 85	1	Józef Sido	A. A. K.
11	Aeroklub Akad. w Wilnie	Aeroklub Akad. w Wilnie	Sekcja Lotn. RWD — 2	Salmson 40	2	por. T. Szczepanik	A. A. Wil.
12	Sekcja Lotnicza Stud. Pol. Warsz.	Aeroklub Akad. w Warszawie	„ RWD — 4	Cirrus Hermes 105	1	por. Fr. Żwirko	A. A. W.
13	Aeroklub Akad. w Krakowie	Aeroklub Akad. w Krakowie	Sekcja Lotn. RWD — 4	Cirrus Hermes 105	1	J. Sołtykowski	A. A. K.
14	Kom. Wojew. LOPP w Krakowie	„	Działowski DKD — 4	Siemens Halske 55	1	ppor. E. Kowalczyk	A. A. K.
15	Aeroklub Akad. w Poznaniu	Aeroklub Akad. w Poznaniu	Sekcja Lotn. RWD — 4	Cirrus Hermes 105	1	kap. dypl. M. Iżycki	A. A. P.
16	Aeroklub Akad. w Poznaniu	Aeroklub Akad. w Poznaniu	„ RWD — 2	Salmson 40	2	por. H. Skrzypiński	A. A. P.
17	Aeroklub Akad. w Krakowie	Aeroklub Akad. w Krakowie	A. A. K. S — 2	WZ VII 80 (Zalewskiego)	1	kpt. dr. T. Halewski	A. A. W.
18	Sekcja Lotnicza Stud. Pol. Warsz.	Aeroklub Akad. w Warszawie	Sekcja Lotn. RWD — 2	Salmson 40	2	inż. J. Drzewiecki	A. A. W.
19	Inż. Władysław Zalewski	„	Zalewski Wł. WZ — 11	WZ XVIII 17 (Zalewskiego)	4	kpt. Zbigniew Babiński	A. A. W.
20	Aeroklub Akad. w Warszawie	„	Sekcja Lotn. RWD — 2	Salmson 40	2	inż. St. Rogalski	A. A. W.

WYCHOWANIE LOTNICZE MŁODZIEŻY NIEMIECKIEJ

Zdaje się, że w dobie dzisiejszej możnaby zaryzykować twierdzenie następujące: żaden naród, żadne państwo nie może stać się naprawdę silnem, jeżeli nie zdoła wyrobić i utrwalić w pokoleniu przyszłych obywateli swego kraju „zmysłu powietrza".

Niemcy, jak żaden bodaj inny naród europejski, doceniają prawdę tego twierdzenia, czego plastycznie dowodzi ich program wychowania lotniczego młodzieży aktualny w latach 1929 i 1930. Niemcy postawiły sobie za zadanie zwrócić uwagę wszelkiemi środkami propagadnowemi całego swego społeczeństwa na doniosłość sprawy „powietrznego wychowania". I zadaniu temu umiały poddać racjonalne sposoby rozwiązania.

Niemcy przywiązują wielką wagę do propagandy lotnictwa i nauki pilotażu. Dziś osiągnęli oni w pewnej mierze swój cel — wytworzenia „zmysłu powietrza" w społeczeństwie, który w praktyce życiowej przejawia się w formie wielkiego rozwoju niemieckiego lotnictwa komunikacyjnego i turystycznego, a także — przez wykształcenie i posiadanie licznego i doborowego personelu technicznego i pilotów.

„Nauczanie" lotnictwa odbywa się w szkołach wyższych, uczelniach technicznych, a nawet w akademjach handlowych. W chwili obecnej posiadają Niemcy 27 ośrodków nauczania lotnictwa. Są to ośrodki stałe, pracujące według ustalonego programu, naprawdę wychowujące młodzież, a nietylko propagujące lotnictwo epizodycznie. Zakłady te są siedzibą kursów teoretycznych i ćwiczeń praktycznych, obejmują najprzeróżniejsze wiadomości użyteczne w lotnictwie, poczynając od aerodynamiki czystej, aż do prawa lotniczego poprzez meteorologję i wytrzymałość materjałów.

Bardziej jednak wymownym od wszystkich opisów jest program nauczania lotnictwa, ustalony na lata 1929 i 1930. Przytoczymy ważniejsze kursy, które cieszą się ogromną frekwencją młodzieży niemieckiej.

W instytucie uniwersyteckim Aix-la-Chapelle są wykładane: aerodynamika, budowa samolotów, statyka, materjały, silniki aerologja, meteorologja.

Na uniwersytecie berlińskim: motory lekkie, budowa samolotów, aerodynamika i hydrodynamika, aeronawigacja, meteorologja, technika konstrukcyjna, silniki, statyka, wytrzymałość materjałów.

Na uniwersytecie we Frankfurcie nad Menem: meteorologja.

Na uniwersytecie w Gieschen: meteorologja i klimatologja.

Na uniwersytecie w Göttingen: hydro-i aerodynamika, mechanika stosowana.

Na uniwersytecie w Hamburgu: klimatologja, meteorologja. W Heidelbergu — klimatologja. W Królewcu — prawo lotnicze. W Lipsku — hydro- i aerodynamika. W Monachjum — meteorologja. W Rostocku — meteorologja.

W szkole inżynieryjnej w Altenbergu — budowa płatowców, próby wytrzymałości materjałów i maszyn, statyka konstrukcji lotniczej, budowa silników.

W szkole technicznej w Brunświku: budowa silników, statyka, budowa płatowców. aeronawigacja, wytrzymałość materjałów, zagadnienie transportu lotniczego, geografja powietrzna, radjo na usługach lotnictwa.

W szkole technicznej w Karlsruhe: klimatologja i meteorologja, technika lotnicza, prace konstrukcyjne. W Gdańsku — teorja wytrzymałości i nośności, śmigło, budowa płatowców i silników, statyka lotnicza, prace praktyczne. W Darmsztadzie — aerodynamika, aeronawigacja, balony wolne, technika aeronawigacji, śmigło, podróże balonami wolnemi z ćwiczeniami praktycznemi na aparatach służących do obliczeń meteorologicznych i lotniczych, statyka. W Hamburgu — przeloty, budowa płatowców i silników, aeronawigacja. W Illmenau — budowa płatowców i silników.

W szkole handlowej w Lipsku—światowe komunikacyjne stosunki lotnicze, znaczenie lotnictwa w transporcie.

W szkole technicznej w Monachjum: pomoc techniczna w komunikacji powietrznej, meteorologja i klimatologja, motory lekkie, seminarjum hydro-i aerodynamiczne.

Na politechnice w Oldenburgu — podróże powietrzne, eksploatacja linji komunikacyjnych, konstrukcyjne elementy statków powietrznych, statyka, budowa silników lekkich.

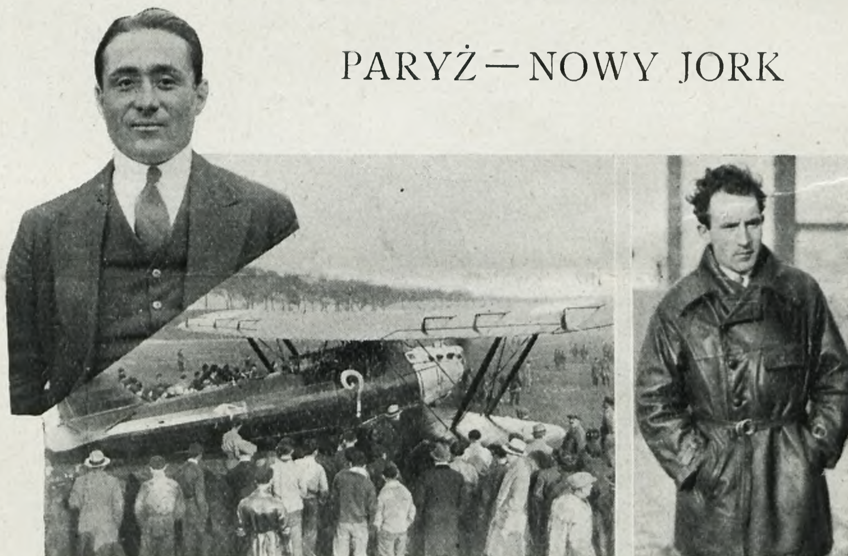
W szkole inżynieryjnej w Strelitz — aeromechanika, elastyczność konstrukcji metalowych, statyka samolotów, budowa płatowców i silników.

Zacytowany program nauki o lotnictwie w wyższych uczelniach niemieckich przekonywa dowodnie, że sprawami lotnictwa umiano zainteresować całą młodzież wyższych uczelni.

Nic więc dziwnego, że w tych warunkach napływ młodzieży niemieckiej do klubów lotniczych jest bardzo liczny, a kluby te rozwijają się potężnie, zarówno jeśli chodzi o lotnictwo szybowe, jak silnikowe.

K. M.

PARYŻ—NOWY JORK



Costes, Bellonte i ich „Znak zapytania".

Dnia 1-go września z paryskiego portu lotniczego Le Bourget wyruszyli po dłuższych przygotowaniach wstępnych piloci Costes i Bellonte, celem zdobycia trasy Paryż — New York.

Do lotu został użyty płatowiec Bréguet XIX „Znak zapytania", znany z rekordu odległości bez lądowania, z motorem Hispano Suiza 650 KM. Wielkie obciążenie paliwem zwiększyło start do 780 m. Nawigacją zajmował się świetnie podczas licznych rajdów wyspecjalizowany Bellonte, posiadający do dyspozycji wzorowo urządzoną aparaturę.

Jeszcze w dniu odlotu eskadra mechaników fabrycznych sprawdziła dokładnie stan płatowca, poczem napełniono zbiorniki 5220 litrami benzyny, oraz 220 litrami oleju. Odlot z Le Bourget został opóźniony do godz. 10,55 z powodu mgły zalegającej lotnisko i uniemożliwiającej start.

W czasie lotu „Znak zapytania" był kilkakrotnie sygnalizowany przez transatlantyckie okręty, gdyż linja lotu zbiegała się prawie z najbardziej ożywioną trasą okrętową.

O godz. 9,12 według czasu amerykańskiego, co odpowiada godz. 0,13 europejskiej, Costes wylądował na Curtis — Field, lotnisku New-Yorku, witany przez nieprzebrane tłumy oczekujące przylotu od kilku godzin.

Płatowiec znajdował się w powietrzu 37 godzin 38 minut, przebywając przestrzeń 6.500 kilometrów, co daje średnią szybkość 174 km/godz.

Pierwsza wiadomość o szczęśliwym przelocie dotarła do Paryża za pośrednictwem głośników ustawionych na Łuku tryumfalnym na Placu Zgody.

Costes i Bellonte zdobyli, nie licząc nagród drobniejszych, sumę 625.000 fr. ofiarowaną za przelot Paryż — New York przez Esterwooda.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Jesienna wyprawa szybowcowa. Aeroklub Akademicki we Lwowie oraz Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej urządzają w połowie października nową wyprawę szybowcową do Bezmichowej, która potrwa miesiąc. Będzie to impreza niezmiernie ważna, gdyż na niej mają się zrealizować piękne i szerokie plany, jakie mają w dziedzinie lotnictwa bezsilnikowego wymienione organizacje. Należy zaznaczyć, że okres od ostatniej wyprawy został pracowicie wykorzystany do doświadczeń tak, że należy się spodziewać obecnie bardzo pomyślnych rezultatów. Wyprawa będzie miała obok głównego celu — szkolenia, także poprawienie rekordu.

A. A. L. prosi nas o zaznaczenie, że goście będą w Bezmichowej bardzo mile widziani. Szczególnie pożądany jest udział członków klubów. Organizatorzy wyprawy zarezerwowali już kwatery, które w cenie 6 zł. za dobę wraz z całkowitem utrzymaniem będą dostępne tak dla panów, jak i pań. Zamówienia należy wcześniej zgłaszać do A. A. L. — Lwów, Kaleczna 20a, po 15.X. zaś — wprost do Bezmichowej (poczta Lisko).

O lotnisko pomocnicze stolicy. Warszawski Aeroklub Akademicki podjął z inicjatywy swego prezesa, kpt. Halewskiego, starania u władz rządowych i miejskich o teren pod lotnisko dla sportu, odległy blisko od centrum miasta. Wymienione są pastwiska na Gocławku i Kamionku. Sprawa ta, wobec rychłego przeniesienia lotniska mokotowskiego na Okęcie, jest niezmiernie pilna i ważna.

Kluby a III K. K. A. Na III krajowy Konkurs Awionetek kluby zgłosiły 15 płatowców własnych, z których 5 zostało zbudowanych w warsztatach klubów. Wobec tego, że regulamin III-go K. K. A. zezwala na zgłoszenie maszyn jedynie klubom i innym stowarzyszeniom lotniczym oraz ewent. wytwórniom, szereg pojedyńczych konstruktorów i właściciel awionetek zgłasza swoje płatowce przez kluby, powiększając ilość samolotów, które latać będą pod barwami klubów do 20.

W tegorocznym konkursie awionetek weźmie udział kilku pilotów młodych, wyszkolonych w klubach w r. 1928-9. Są to panowie: dr. Piotrowski, J. Sido, J. Mościcki i K. Stefaniuk.

IV-ty rajd balonów wolnych o puhar im. pułk. Wańkowicza. Departament Aeronautyki MSWojsk. wspólnie z L. O. P. P. organizuje w dniu 5 października r. b. IV-e zawody balonów kulistych o puhar im. pułk. Wańkowicza, b. szefa Depτu Lotnictwa.

Zawody polegać będą na osiągnięciu największej długości lotu w linji prostej bez lądowania. Weźmie w nich udział sześć balonów kulistych: 4 o pojemności 750 m³, wypełnione wodorem, oraz 2 o pojemności 1200 m³, wypełnione gazem świetlnym.

W dniu 2 września ustalono drogą losowania następujący skład załóg:

Balon „Poznań" — pilot por. Franciszek Hynek (zwycięzca zawodów przeszłorocznych), pomocnik pilota — por. Zbigniew Burzyński.

Balon „Wilno" — pilot mjr. Juljan Sielewicz, pomocnik — por. Czesław Gałecki.

Balon „Kraków" — pilot por. Tadeusz Kasprzycki, pomocnik — por. Gustaw Mogulski.

Balon „Lwów" — pilot kpt. Marjan Farjaszewski, pomocnik — por. Antoni Stencel.

Balon „Warszawa" — pilot por. Władysław Pomacki, pomocnik — por. Jan Zakrzewski.

Balon „Gdynia" — pilot por. Jerzy Kowalski, pomocnik — por. Seweryn Łaźniewski.

Start nastąpi z lotniska cywilnego w Warszawie.

Z Centrum Przysp. Wojsk. Lotniczego w Łodzi. Brak pogody w ciągu lata opóźnił wyniki szkolenia, powodując w lipcu zejście się obydwóch turnusów, w chwili, gdy połowa 1-go kursu latała jeszcze na dwusterze.

Do 1-go sierpnia ukończyło szkolenie 4 uczniów: Przysiecki i Jędrzejewski z Warszawy, Czupryk z Krakowa i Matz z Łodzi. W ciągu sierpnia i pierwszych sześciu dni września ukończyło szkołę dalszych 14 uczniów. Są to: z Poznania Bujak, instruktor wychowania fizycznego w obozie i Talarczyk; z Warszawy: Knappe; ze Lwowa: Kozieł; z Łodzi: Karolczak, Krawczyk, Malarowski, Pudrycki, Woźniak; z Lublina: Orędowski; z Wilna: Mikrzo; ze Śląska: Kubica, Poloczek i Walus.

Ogółem kurs pierwszy liczył 29 uczestników, z których 4-ch zostało usuniętych, wyszkoliło się wymienionych 18-tu, reszta lata samodzielnie; na warunki przeszli: Czarnecki, Sobota, Psuja, Snacki, Szczęsny. Całkowite zakończenie pierwszego kursu spodziewane jest około 20 września.

Z powodu złej pogody i opóźnienia się pierwszego kursu II-gi kurs miał warunki utrudnione. W dniu 12-go września na 23 uczestników było 2 samodzielnych: Adamczyk i Sienkiewicz z Warszawy, ten ostatni już na warunkach; nadto kilku uczniów jest przedstawio-



Uczniowie — piloci Centrum P. W. Lotn. w Łodzi ze swymi instruktorami oraz gośćmi z Dep. Aeron., p. p. kpt. Ostrowskim i kpt. Halewskim, pośrodku

nych do laszowania się i spodziewane jest, że połowa II-go kursu w najbliższych dniach zacznie latać samodzielnie. Do dnia 1-go lipca wykonano 2805 lotów, w lipcu 2840, w sierpniu 2414, ogółem do dnia 12-go września wykonano 8948 lotów w czasie przeszło 1.000 godzin.

Należy z uznaniem podkreślić wielką troskliwość w prowadzeniu kursu ze strony komendanta, p. por. Żwirki, jak również jego zastępcy, p. chor. Wolniczka, poświęcających nieraz czas wolny dla wykorzystania pogody, a nadto duże zainteresowanie potrzebami uczniów i jaknajdalej idącą pomoc oraz opiekę.

Dzięki tym miłym stosunkom, łączącym kierowników i uczniów, wytworzyły się w Centrum silne węzły przyjaźni, mające wyraz we wspólnych wyprawach samochodem do miasta, do kina, w śpiewach przy ognisku i wieczornych gawędach.

Pracowicie i beztrosko czas schodzi w obozie — jedynie względy zbliżającej się pracy naukowej na uczelniach i w szkołach zaczynają mącić plany wielu uczestnikom, którzy liczyli na wcześniejsze ukończenie kursu.

Mimo liczne trudy i niedospania w chłodne ranki, wszyscy ukończeni piloci z żalem żegnali obóz i kolegów, wynosząc jaknajlepsze wspomnienia i nadzieję dalszego współżycia w podchorążówce w Dęblinie.

Loty w klubach w lipcu. W lipcu r. b. w sześciu klubach lotniczych wykonano lotów 710 w czasie 97 godz. 30 min. W klubie Lubelskim i Lwowskim lotów nie było.

KOMUNIKACJA

Loty okrężne i specjalne na polskich linjach lotniczych. Polskie Linje Lotnicze „Lot" wprowadziły z dniem 1 września r. b. inowację, która odegra niewątpliwie doniosłą rolę w naszej komunikacji lotniczej. „Lot" rozpoczął wynajem samolotów na loty okrężne i specjalne; w ten sposób na żądanie każdy może w każdej chwili przelecieć do wszystkich miejscowości w Polsce, posiadających lotniska do użytku publicznego. Taryfa tych lotów specjalnych została ustalona następująco: samolot na jednego pasażera — 1 zł. za kilometr, samolot na 4 pasażerów — 2 zł. za km, samolot na 8 pasażerów jednosilnikowy — 2½ zł. za km, oraz samolot na 8 pasażerów trzysilnikowy — 4½ zł. km. Opłata liczy się za kilometr lotu, począwszy od startu z parku macierzystego samolotu do celu podróży, oraz z powrotem. W podróżach dłuższych samoloty specjalne pozostawać będą w dyspozycji pasażerów na 24 godziny; w ten sposób ktoś, załatwiwszy np. interes w danem mieście, będzie mógł wracać wynajętym samolotem bez specjalnej opłaty, gdyż drogę powrotną aparatu obowiązany jest i tak opłacić.

Należy przypuszczać, że nowe to udogodnienie komunikacyjne naszych linij lotniczych, umożliwiające rzeczywiście jaknajszybszą komunikację między poszczególnemi miastami Polski, odda w pewnych wypadkach zarówno instytucjom, jak i osobom prywatnym nieocenione usługi.

Zmiana rozkładu lotów. Z dniem 1 września r. b. wprowadzony został na naszych linjach powietrznych nowy rozkład lotów, który obowiązywać będzie do dnia 15 października r. b., poczem wejdzie w życie rozkład zimowy.

Jesień i zima w naszej komunikacji powietrznej. W czasie tegorocznej jesieni i zimy samoloty komunikacyjne kursować będą na wszystkich tych samych linjach, na których kursowały w lecie; jedynie rozkład lotów, który musi być przystosowany do krótszych dni, ulegnie pewnej zmianie.

Szczelne samoloty, wyposażone w centralne ogrzewanie, zabezpieczają podróżnym temperaturę pokojową, dzięki czemu nie potrzebują oni ubierać się specjalnie ciepło i tak, jak przy podróży zakrytym somochodem, wystarcza zabranie tylko pledu na nogi.

Na okres zimy podobnie, jak w latach ubiegłych, przygotowane zostały narty, które zastąpią koła samolotów, umożliwiając start i lądowanie maszyn w wysokim śniegu.

Statystyka lotów za sierpień. Samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" odbyły w ciągu sierpnia b. r. 515 lotów linjowych, normalnych i dodatkowych. W lotach tych aparaty przewiozły 1.558 pasażerów, 32.910 kg towarów, (4.538 kg. gazet, 14.506 kg bagażu pasażerów, oraz 13.866 kg frachtu), oraz 3.941 kg poczty, t. j. około 200 tysięcy listów.

Ponadto aparaty „Lotu" dokonały 59 lotów okrężnych nad lotniskami, w których wzięło udział 217 osób.

Ogółem samoloty P. L. L. „Lot" przeleciały w ciągu sierpnia w lotach normalnych i dodatkowych 133.184 km, w lotach nad lotniskami 2.711 km, razem 135.895 km.

Regularność lotów wynosiła przeciętnie 99,8%, bezpieczeństwo zaś 100%.

Popularyzacja samolotu komunikacyjnego wśród młodzieży szkolnej. Chociaż samolot komunikacyjny doby obecnej ze wszystkich środków mechanicznej lokomocji daje największą gwarancję bezpieczeństwa, to jednak starsze pokolenie, nie mogąc zapomnieć jego narodzin i niedomagań dzieciństwa, odnosi się nieufnie do żeglugi powietrznej. Usunięcie zakorzenionych uprzedzeń jest trudne i wymaga pracy bardzo długich lat.

Z natury rzeczy jednak wynika, że samolot komunikacyjny cieszy się pełnem zaufaniem wśród młodych — podobnie jak wśród starszych kolej żelazna czy samochód — i dzieci jaknajchętniej odbywają podróże powietrzne bez najmniejszego lęku.

Dlatego też niesłychanie ważną jest popularyzacja lotnictwa wśród młodzieży, ustawiczne uświadamianie jej o bezpieczeństwie i olbrzymich zaletach komunikacji powietrznej, jedynie wówczas bowiem będziemy mogli oczekiwać należytego rozwoju narodowego lotnictwa, gdy młode pokolenie będzie cenić jego walory.

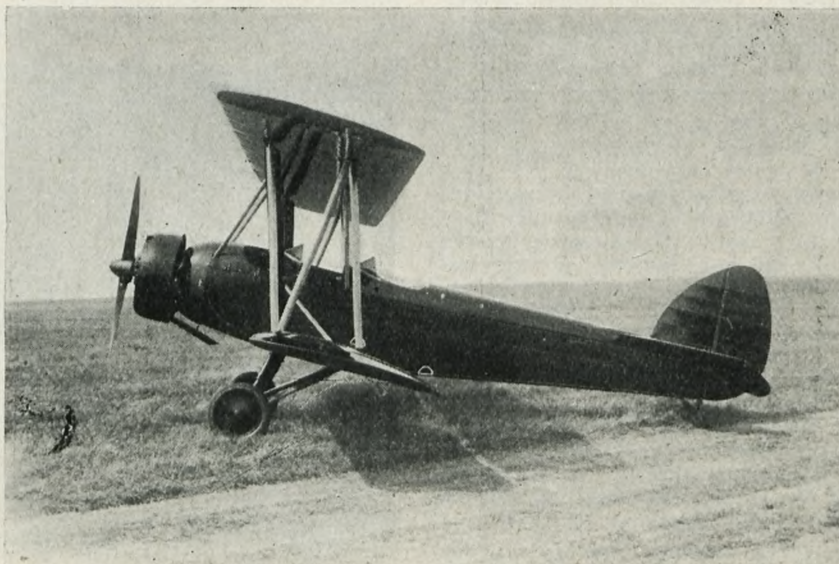
W tej ważnej dziedzinie zanotować należy działalność społeczną Warszawskich Zakładów Wydawniczych M. Arct S. A., które okładki wszystkich wydawanych w bieżącym roku podręczników szkolnych zaopatrzyły tekstami propagującemi komunikację powietrzną.

TECHNIKA

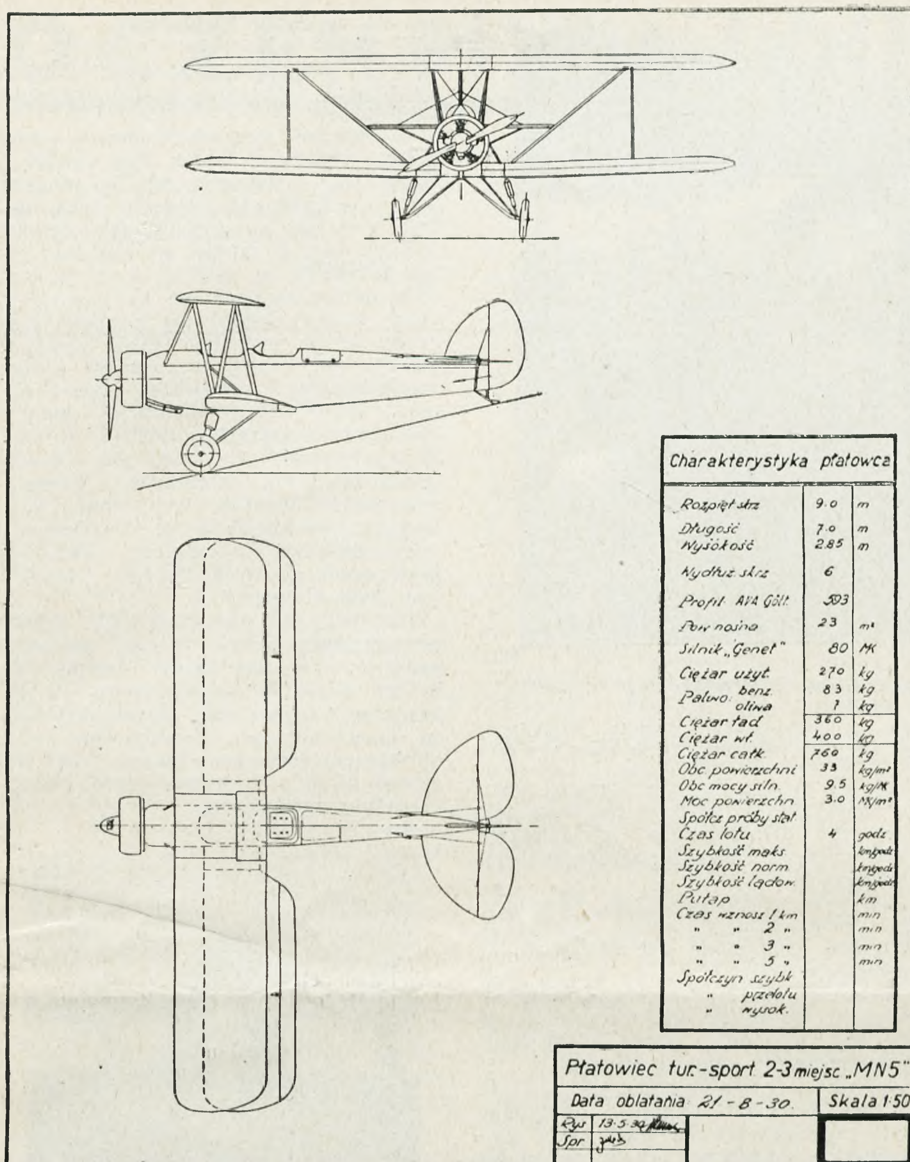
Płatowiec sportowo-turystyczny MN-5. zaprojektowany został na specjalne zlecenie Zarządu Głównego L. O. P. P. w celu stworzenia racjonalnego prototypu płatowca sportowego krajowej konstrukcji, z uwzględnieniem możności stosowania go jako samolotu turystycznego i szkolnego dla silników o mocy do 80 MK. Zaprojektowany został przez znaną zaszczytnie z przeszłych konkursów awionetek spółkę konstruktorów: Józefa Medweckiego i inż. Zygmunta Nowakowskiego w wytwórni „Samolot".

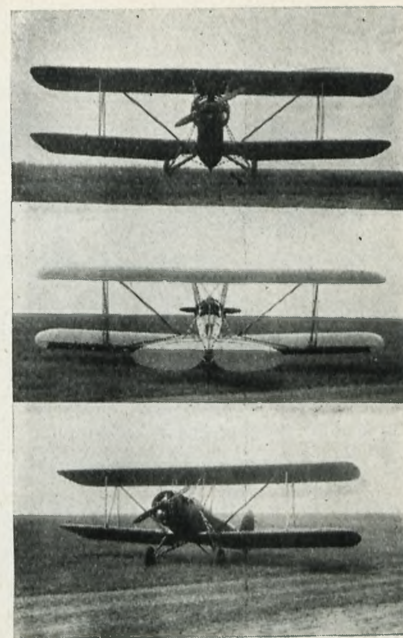
Przy opracowaniu płatowca, konstruktorzy kierowali się następującemi wytycznemi:

1) Bezpieczeństwo lotu i łatwość pilotażu,
2) Prostota konstrukcji, racjonalność w budowie i taniość użytkowania,
3) Studjum do seryjnej budowy płatowców sportowych.



Trzyosobowa awionetka MN-5 konstr.. J. Medweckiego i inż. Z. Nowakowskiego z Poznania





MN 5 jest dwupłatem o skrzydłach składanych. Szerokość płatowca, po złożeniu skrzydeł, nie przerkacza 3 m. Górne skrzydło przoduje względem dolnego. Komora płatowca jest sztywnej konstrukcji i posiada po każdej stronie jeden skośny słupek nośny w płaszczyźnie podłużnić przednich oraz rozpórkę międzyskrzydłową kształtu „N”. Górne skrzydło przyczepione jest do baldachimu, znajdującego się wysoko nad kadłubem, aby osiągnąć wygodny dostęp do siedzenia przedniego i duży rozstaw skrzydeł, dający dobrą sprawność aerodynamiczną.

Baldachim spoczywa na 6-ciu wspórkach, z których 4 usztywnione są ścięgnami w płaszczyźnie prostopadłej do kierunku lotu.

Dolne skrzydło, posiadające lotkę, przyczepione jest do pletwy wystającej z kadłuba.

Przewidziane jest zastosowanie szczeliny na brzegu natarcia skrzydła górnego.

Skrzydła są wykonane z drzewa i kryte sklejką oraz płótnem. Okucia skrzydłowe są z blachy stalowej i duralowej.

Kadłub posiada przekrój prostokątny i formę klina, tworzącego krawędź odpływu w płaszczyźnie pionowej. Wykonany jest z drzewa i pokryty sklejką. U góry posiada półokrągłą karoserję, przechodzącą poza siedzeniami w opływ biegnący aż do statecznika poziomego.

Przednia część kadłuba usztywniona jest wiązaniem z rur.

Płatowiec sportowo-turystyczny MN 5 posiada normalnie dwie kabiny. Pierwsza (kabina pasażera) znajduje się pod baldachimem górnym, a druga (kabina pilota) poza skrzydłami. Oba miejsca wyposażone są w sterownice, dające się w przedniej kabinie łatwo wyłączyć.

Dźwignie sterujące silnik i armatury znajdują się w obydwóch kabinach. Ponadto kabina pilota jest wyposażona w rozrusznik iskrowy silnika i rozrusznik gaśnicy.

Poza kabiną pilota znajduje się bagażnik, dający się łatwo zamienić na trzecie miejsce.

Kadłub oddzielony jest od przestrzeni silnikowej metalową przegrodą przeciwpożarową.

Łoże silnikowe jest z rur stalowych, spawanych i da się łatwo odejmować.

Zbiorniki paliwa i smaru wykonane są z blachy aluminjowej, spawanej sposobem, który wykazał dobre wyniki przy zbiornikach płatowca sportowego MN 3.

Podwozie posiada duży rozstaw kół, oś łamaną (t. zw. typ „bezosiowy”) i amortyzatory oleo-pneumatyczne, umocowane do wystającej z kadłuba pletwy wspomnianej przy opisie skrzydeł.

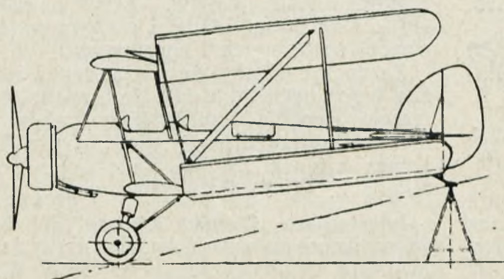
Amortyzatory tworzą przednie golenie.

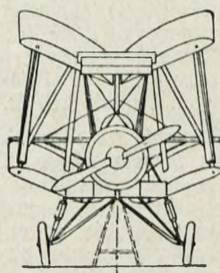
Płoza z rur stalowych posiada amortyzator ze sprężyny stalowej.

Podłużnice płaszczyzn ogonowych są z rur duralowych.

Żebra stateczników i sterów są spawane z rurek stalowych i pokryte płótnem. Statecznik poziomy jest nastawialny w locie.

Wszystkie stery są identyczne i zamienne.





MN-5 w stanie złożonym



Piloci wyszkoleni w Aeroklubach, którzy przeszli w r.b. przeszkolenie wojskowe

PRZEMYSŁ

Radosny objaw. Państwowe Zakłady Lotnicze, przodujące naszemu przemysłowi płatowcowemu, ustaliły cenę na swoje awionetki PZL5 na 9.800 zł. (bez silnika). Aeroklubowi Akademickiemu w Wilnie, dla którego maszyna została już ukończona, rozłożono spłatę na piętnaście rat miesięcznych.

Ten radosny, a niestety dotychchczas jeszcze odosobniony objaw zainteresowania się przemysłu klubami zasługuje na podkreślenie tembardziej, że trzy miesiące wstecz inna wytwórnia zaoferowała temu samemu klubowi awionetkę podówczas jeszcze niewypróbowaną — za 25 tys. zł. (cena również bez silnika) i to z zastrzeżeniem zamówienia serji w ilości trzech sztuk.

W ten sposób całkowity koszt awionetki PZL5 (z silnikiem angielskim Cirrus M III) wyniesie około 21 tys. zł. Dla porównania podamy, że Moth w Polsce kosztuje o 10 tys. zł. więcej.

RÓŻNE

Ogólnokrajowy Konkurs Modeli Latających. W związku z przesunięciem terminu III-go Krajowego Konkursu Awjonetek, Zarząd Główny L. O. P. P. zmuszony był zmienić termin „Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających L. O. P. P." na 11-go i 12-go października, gdyż w dniach 4-go i 5-go lotnisko będzie zajęte.

Warunki przyjęcia do Szkoły Mechaników Lotniczych L. O. P. P. w Sygniówce pod Lwowem. Dnia 15 października 1930 r. zostanie otwarty II-gi kurs Szkoły Mechaników Lotniczych L. O. P. P. w Sygniówce pod Lwowem.

Na rok szkolny 1930-32 (od 15 października 1930 do 30 marca 1932) przyjętych będzie 50 uczniów. Przyjmowani będą jedynie kandydaci w wieku lat 17 — 20:

a) ze świadectwem ukończonej szkoły rzemieślniczo-przemysłowej 3-letniej (oddział ślusarsko-mech.),

b) ze świadectwem ukończonej szkoły przemysłowej mistrzów mechaników,

c) ze świadectwem czeladniczem (wyzwolin) w dziale ślusarstwa lub mechanicznym,

d) pracownicy przemysłu ślusarskiego i mechanicznego, którzy wykażą, że posiadają conajmniej 4-letnią praktykę zawodową.

Uczniowie szkoły mechaników lotniczych L. O. P. P. otrzymują przez 18 miesięcy bezpłatnie naukę, utrzymanie, umundurowanie i opiekę lekarską.

Szkoła mechaników lotniczych L. O. P. P. pod względem ustroju i dyscypliny jest zorganizowana na wzór szkół wojskowych. Absolwenci szkoły po zdaniu egzaminu z wynikiem dodatnim otrzymują świadectwo i tytuł mechanika lotniczego. Absolwenci w czasie odbywania czynnej służby wojskowej mają prawo awansowania do stopnia plutonowego włącznie w myśl art. 33 ustawy o podstawowych obowiązkach i prawach szeregowych W. P., oraz do pozostania w wojskach lotniczych w charakterze podoficerów zawodowych (majstrów wojskowych) w miarę wolnych miejsc. Obowiązkowa służba wojskowa została skrócona absolwentom szkoły do 12 miesięcy.

Każdy uczeń przyjęty do Szkoły mechaników L. O. P. P. podpisuje zobowiązanie, że część kosztów utrzymania i umundurowania w wysokości 900 zł. (dziewięćset) spłacać będzie w ratach, wynoszących 10% jego zarobków.

Podania należy składać do dnia 20 września 1930 r. w Miejskich lub Powiatowych Komitetach L. O. P. P.

Zagłębie Dąbrowskie ku czci ś. p. mjra Idzikowskiego. W poprzednim numerze Skrzydlatej, w artykule „Utrwalmy pamięć o majorze Idzikowskim"! wyraziliśmy się, że w Polsce dotychczas nie uczyniono nic, aby pamięć bohaterskiego lotu utrwalić. W odpowiedzi na to jeden z przyjaciół naszego pisma, p. prof. Jan Dzioboń, nadesłał nam poniższy list, świadczący o tem, że — jak się nasz szanowny korespondent wyraża — zapadłe wioski pamiętają o narodowych bohaterach i już coś w tej dziedzinie uczyniono.

W zapadłej, nieznanej wiosce Tucznej Babie, położonej obok linji kolejowej Warszawa — Katowice, między stacjami Łazy — Ząbkowice, garstka ludzi dobrej woli już w dniu 18-go sierpnia 1929, a więc w miesiąc po strasznej dla nas katastrofie na dalekich Azorach, funduje tablicę pamiątkową ku czci ś. p. mjra Idzikowskiego, aby pamięć tego czynu, który miał imię Polski rozgłosić po świecie, czynu, zrodzonego z najwznioślejszego pierwiastka ducha człowieka, przekazać potomności i maluczkich duchem podnieść i zachęcić do walki i wytrwania w czasie, gdy szaleje bezkarnie „furor germanicus". Tymczasem pośród właśnie tych maluczkich, szarych pracowników w codzienności życia zabłyska, jak meteor, świetlista myśl uczczenia tych, których ideałem jest „laus Poloniae".

Położona w sierpniu 1929 tablica przeszkadzała jednak płatnym, nasłanym przez wrogie nam moce najemnikom, którzy dopuścili się ohydnego świętokradztwa i tablicę ową, skrycie pod osłoną nocy zniszczyli. Zareagowało na tę zbrodnię społeczeństwo polskie i na temsamem miejscu wystawiło nową, okazalszą płytę pamiątkową.



Poświęcenie nowej płyty odbyło się dnia 24-go sierpnia b. r. Aktu poświęcenia dokonał ks. proboszcz Libura w obecności pp.: starosty Boxy, prezydenta m. Dąbrowy Madejskiego, dyr. sem. naucz. z Sosnowca Mazura, delegata Śląskiego Kom. Wojew. LOPP., insp. OPG. Okr. Kom. LOPP i szeregu organizacyj społecznych i sportowych.

Zaznaczyć należy, że inicjatorem i duszą tego pięknego dzieła jest znany na terenie Zagłębia Dąbrowskiego, wielki i niezmordowany działacz społeczny, p. T. Dyner, członek Zarządu Miejskiego Komitetu L. O. P. P. w Sosnowcu.

Interesująca „Chwilka lotnicza". W dn. 28 października mówić będzie przez radjo p. kpt. dr. Halewski, prezes A. A. W., na temat „Udział młodzieży akademickiej w lotnictwie".

O CZEM PISZĄ INNI

Wzrastające stale zainteresowanie lotnictwem pism codziennych skłania nas do rozszerzenia przeglądu prasy także na czasopisma niefachowe.

Redakcja

PISMA LOTNICZE

Lot Polski wydał w sierpniu numer specjalny, poświęcony, z okazji kongresu w Hadze, całkowicie lotnictwu polskiemu. Zasadniczą częścią numeru, opracowaną w dwóch językach: francuskim i polskim, wypełniają następujące artykuły: Polska w międzynarodowem życiu lotniczem — Z. Piątkowskiego, Normy prawa lotniczego obowiązującego w Polsce — G. Kijkowskiego, Organizacja władz lotnictwa cywilnego w Polsce — radcy R. Adamowicza, Komunikacja lotnicza w Polsce — J. Wilczyńskiego, Polskie lotnictwo sportowe — J. Osińskiego, Polski przemysł lotniczy — inż. W. Szaniawskiego, Budowa lotnisk i dróg lotniczych w Polsce — dr. T. Kluza, oraz Lotnictwo polskie na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki. Numer uzupełnia kronika lotnicza i gazowa, 2 nowelki, oraz krótkie sprawozdanie z challenge'u pióra mjra Kwiecińskiego.

Przegląd Lotniczy. Ostatni numer, wydany jako podwójny — za lipiec i sierpień, jest bardzo bogaty i ciekawy. Poza artykułami treści czysto wojskowej zawiera prace następujące: Budowa lotnisk (ciąg dalszy) — kpt. St. Karpińskiego, Nowe systemy kompensacyjne busol lotniczych — por. Suryna, Radjotechnika jako pomoc w aeronawigacji — por. Spychały, Obliczenie dźwigarów skrzydeł jednodźwigarowych na skręcanie — inż. Ciołkosza, Międzynarodowy konkurs awionetek (obszernie) — B. J. Kwiecińskiego, opis polskich awionetek uczestniczących w challenge'u, artykuliki drobne, kronika, bibljografja etc.

PRASA NIEFACHOWA

Kwestje zasadnicze.

Z pośród artykułów omawiających ostatnio naszą politykę lotniczą na specjalną uwagę zasługuje głos p. B. Orzyca „Więcej uwagi dla lotnictwa!", zamieszczony w Dzienniku Wileńskim z dnia 13.VII r. b. Autor (niewątpliwie lotnik, ukrywający się pod pseudonimem) scharakteryzowawszy rozwój lotnictwa w świecie, zapytuje się, jaki stan rzeczy jest u nas i daje na to, następującą odpowiedź:

„My właściwie dotychczas nie mamy jasno skrystalizowanej polityki lotniczej, a różne problemy lotnicze są traktowane i załatwiane doryweczo.

Nietylko społeczeństwo nie docenia znaczenia lotnictwa, ale czynniki dzierżące ster rządów mało dbają o rozwój lotnictwa, zachowując stanowisko raczej obojętne, co znalazło wyraz w bardzo skromnym, wyłącznie wegetacyjnym budżecie lotniczym.

Jakież są w dobie dzisiejszej najpilniejsze postulaty polskiej polityki lotniczej?

Szczególnie aktualną stała się kwestja organizacyj państwowych władz lotniczych, t. j. stworzenie jakiegoś organu centralnego, normującego zagadnienia polityki lotniczej państwa.

Jak dotychczas sprawami lotniczemi w Polsce zajmują się dwie instytucje: Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. i Samodz. Wydział Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji. Współpraca pomiędzy temi instytucjami nie jest właściwie ustalona i pozostaje w zależności od złych lub dobrych stosunków osobistych, łączących szefów tych instytucyj. Samo życie woła gromkim głosem o scentralizowanie w jednych rękach kierownictwa pewnych zasadniczych spraw, dotyczących całości lotnictwa. Sprawami temi są przedewszystkiem: polityka przemysłowa, zaopatrzenie lotnictwa, prace naukowo - doświadczalne, rozbudowa przyziemi, lotnicze przysposobienie wojskowe, szkolnictwo lotnicze i służba lotniczo-meteorologiczna.

W naszych warunkach nie czas może jeszcze na ministerstwo powietrza. Powołajmy więc do życia podsekretarjat stanu, któryby przejął od lotnictwa wojskowego wszystkie sprawy, wspólne dla całego lotnictwa, a także agendy wydziału lotniczego, istniejącego przy Min. Komunikacji. Podsekretarjat ten mógłby pozostać w ramach tegoż ministerstwa.

Oczywiście lotnictwo wojskowe winno zachować swą odrębną organizację, ponieważ stanowi ono integralną część armji. Przez pozbycie się szeregu spraw, nie mających bezpośredniego związku z wojskiem, szef lotnictwa wojskowego będzie mógł zwrócić większą uwagę na sprawy ściśle wojskowo - lotnicze i ująć mocniejszą dłonią dowództwo taktyczne nad całością lotnictwa oraz obroną przeciwlotniczą kraju. A w tej dziedzinie jest tak dużo do zrobienia. Wszak w naszych warunkach geograficznych musimy stworzyć lotnictwo zaczepne, zdolne w razie potrzeby nietylko do obrony własnych przestworzy, lecz do zaatakowania przeciwnika, celem zniszczenia jego ośrodków mobilizacyjnych i koncentracyjnych.

Wątpliwą jest rzeczą, czy z powodu ograniczonych środków, nawet w dalszej przyszłości, zdobędziemy się na lotnictwo, jako rodzaj siły zbrojnej, musimy więc kontentować się lotnictwem, jako rodzajem broni. Ale wzamian za to, musimy mu dać świetne wyposażenie techniczne. Nasz personel latający winien latać dużo dla osiągnięcia wysokiej rutyny, a my tymczasem na rok 1930-31 w poważnym stopniu zmniejszamy dotację benzyny lotniczej, co odbije się ujemnie na przygotowaniu bojowem naszych pilotów i obserwatorów.

Od wschodu i zachodu Polska jest otoczona groźnemi potęgami lotniczemi. Niemcy, nie posiadając wprawdzie oficjalnie lotnictwa wojskowego, dysponują nadzwyczajnie rozwiniętem lotnictwem cywilnem i przemysłem lotniczym, wprost o nieograniczonych możliwościach. Rosja Sowiecka, w głębokiej na ogół tajemnicy utrzymując swoje zdobycze na polu lotniczem, stanowi obecnie bardzo groźnego przeciwnika w powietrzu, bo sowiecką bojową flotę powietrzną należy obecnie liczyć na 1.500 czynnych samolotów.

Sprawa racjonalnego rozwiązania naszej polityki lotniczej w najkrótszym czasie, stworzenie przemyślanego programu rozbudowy lotnictwa i pchnięcie przemysłu lotniczego na zdrowe tory rozwoju jest jedną z najżywotniejszych kwestyj dla przyszłości Polski.

Lotnictwo polskie kategorycznie domaga się większej uwagi społeczeństwa i rządu!"

Całkowita racja. Lotnictwo polskie domaga się większego poparcia społeczeństwa i rządu. Wołajmy, może to przestanie być głosem na puszczy?

Kto odpowiada za niepowodzenia w Locie M. Ententy?

Klęska naszej ekipy w Locie Małej Ententy wywołała bardzo gorącą polemikę w prasie, łączoną, niestety, z akcją polityczną. ABC, Gazeta Warszawska i inne pisma wystąpiły z serją artykułów przypisujących winę niepowodzeń szefostwu Departamentu Aeronautyki. W obronie wystąpiła Gazeta Polska, Kurjer Poranny i Przedświt. Zabrał również głos p. pułk. Rayski, który w wywiadzie udzielonym Expressowi Porannemu 1.IX. 30. powiedział, co następuje:

„W raidzie popełniliśmy szereg błędów, za które ja muszę przyjąć na siebie odpowiedzialność jako szef Departamentu Aeronautyki i bezpośredni przełożony lotnictwa wojskowego.

Błędem okazało się wyznaczenie do lotu załóg, składających się z młodych lotników. Chcieliśmy sprawdzić wartości radjowe młodzieży lotniczej. Niestety, eksperyment ten nie powiódł się. Wyznaczeni na raid lotnicy wykazali bardzo mało wyrobienia sportowego i zgrania, lecąc każdy na własną rękę. Z czterech samolotów polskich, które pozostały na trasie, dwa powinny bezwzględnie dojść do mety, a mianowicie samolot „Lublin R. VIII", pilotowany przez por. Massalskiego i samolot „Potez 25", na którym leciał por. Witakowski.

Oba te samoloty odpadły nie z winy materjału, a z winy pilotów.

Por. Witakowski lądował przymusowo, ponieważ zabrakło mu oliwy.

Mimo, że wiedział, iż silnik jego zużywa znacznie więcej oliwy, niż normalnie, nie uzupełnił swego zapasu w Krakowie, za co tylko on ponosi odpowiedzialność.

Co do por. Massalskiego, to samolot jego był zupełnie dobry, dowodem czego jest przylot jego do Warszawy następnego dnia.

Co do katastrofy kpt. Pamuły, prowadzone jest obecnie śledztwo. Według przypuszczeń, przyczyną wypadku jest nieoględność pilota, który w najlepszej myśli, chcąc osiągnąć możliwie dużą szybkość, nadużywał motoru.

Jedynie co do samolotu kpt. Rutkowskiego, należało nie puszczać go na rajd, gdyż silnik nie był w porządku.

Stało się to z nadmiaru „partjotyzmu" załogi, która, mając do wyboru jeszcze trzy całkowicie przygotowane „Potezy

25", wolała lecieć na samolocie polskiej konstrukcji mimo, że nie był on dostatecznie przygotowany.

Co do silników, to były one w naszem posiadaniu już rok.

Na miesiąc przed rajdem sprowadziliśmy z Francji dwu mechaników, jednego z fabryki Hispano-Suiza, drugiego od Lorraine - Dietrich'a, aby nam wyregulowali silniki.

Mechanik z Hispano - Suizy spełnił swe zadanie doskonale, natomiast mechanik od Lorraine - Dietrich'a nie mógł sobie dać rady z motorami, tak, że w ostatniej chwili musieliśmy je dać do wyregulowania mechanikowi z „Lotu". Błędem był tu z naszej strony nadmiar ostrożności i zbytek zaufania, jakiem darzyliśmy mechanika fabrycznego, który, niestety, zawiódł nasze oczekiwania. To jednak trudno było przewidzieć.

Na rajd tegoroczny wydaliśmy bardzo niewiele, gdyż płatowce mieliśmy już gotowe, zamówione w krajowej wytwórni przed rokiem, a silniki też posiadaliśmy już dawniej. Silniki te zakupione były jako motory wzorcowe dla przeprowadzenia nad niemi badań, nie były więc sprowadzane specjalnie na rajd.

Mogliśmy coprawda, chcąc osiągnąć dobre miejsca, zakupić specjalne płatowce rajdowe.

Nosiliśmy się nawet początkowo z tą myślą, po głębszem jednak zastanowieniu i przedyskutowaniu jej odrzuciliśmy ją, gdyż mając własny przemysł i gotowe już płatowce, nie celowem było, naszem zdaniem, wydawanie tak znacznych sum na zakup nowych samolotów.

Te względy zdecydowały, że wystawiliśmy płatowce Lublin R VIII, które w próbach wykazały duże zalety.

Wystąpiliśmy do zawodów z własnym dorobkiem, nie tak, jak nasi współzawodnicy z dorobkiem obcych i tego się wstydzić i żałować nie powinniśmy, choć okupiliśmy to względną przegraną".

PRASA ZAGRANICZNA

Les Ailes Nr. 477 drukuje list z Niemiec dr. Hansa Polloga p. t. „Lotnicze linje niemieckie w Ameryce Południowej", dający całokształt rozwoju niemieckiego lotnictwa handlowego po drugiej stronie Atlantyku, oraz odzwierciadlający konkurencję między niemieckiemi a francuskiemi i amerykańskiemi towarzystwami komunikacji powietrznej. Francja, jak wiadomo, nawiązała komunikację lotniczą z Brazylją, po świetnym locie próbnym Mermoza uzyskując od rządu portugalskiego wyłączne prawo lądowania na Azorach i Wyspach Zielonego Przylądka dla samolotów Compagnie Générale Aéropostale. Skutkiem tego, Niemcom przybyła bardzo poważna konkurentka w ich wysiłkach w celu opanowania wszelkich dróg lotniczych, tembardziej, że w danym wypadku nie posiadają oni odpowiednich wodnosamolotów. Natomiast bronią niemieckiego lotnictwa jest jego doskonała organizacja i świetne skoordynowanie środków komunikacyjnych, przy pomocy których poczta z Berlina do Rio de Janeiro idzie zaledwie 8 dni.

Les Ailes Nr. 478 podaje w wyczerpującem sprawozdaniu wyniki i przebieg międzynarodowego raidu awionetek. Zdaniem redakcji tego pisma następny raid, który ma się odbyć w roku 1932, powinien zgromadzić na starcie prawdziwie turystyczne samoloty, nie zaś maszyny odbiegające tak daleko od typu awionetki turystycznej, jak to było w roku bieżącym. Les Ailes stwierdzają, że w raidzie zwyciężyli bezspornie świetni piloci na doskonałych samolotach, ale... że nie był to raid turystyczny.

Les Ailes Nr. 479 pozostaje całkowicie pod znakiem zawodów szybowcowych w Rhön. Pozatem drukują wywiad z przedstawicielem zakładów Handley Page we Francji, p. Emilem Regnier, na temat unicestwienia niebezpieczeństwa utraty szybkości przez zastosowanie skrzydła szczelinowego. Pan Regnier opowiada w tym wywiadzie m. in. o swych wrażeniach podczas pokazu samolotu „Gugnuc" na lotnisku Le Bourget.

Les Ailes Nr. 480 omawiają szczegółowo Okrężny Lot Italji, oraz Lot Małej Ententy i Polski. Co do tego ostatniego, to zdaniem Les Ailes był on rozgrywką między silnikami Hispano Suiza a Isotta Fraschini.

Les Ailes Nr. 481 piszą o tryumfach Costesa i Bellonte'a w ich locie przez Atlantyk, przytaczają w porządku chronologicznym depesze, nadawane przez okręty o przelocie „Znaku Zapytania" w polu ich widzenia i opisują szczegółowo sam przelot. Resztę numeru wypełniają ostatnie wiadomości z Rhön i kronika z całego świata.

Samoliet Nr. 7 (lipiec 1930) zawiera artykuły poświęcone sprawom przygotowania kadr lotniczych w Sowietach oraz artykuł o przysposobieniu lotniczem w Niemczech, przedrukowany z amerykańskiej „Aviation". E. Tatarczenko w bardzo wyczerpującym artykule „Wojskowa powietrzna flota doby obecnej" omawia wzrost wojskowego lotnictwa w krajach europejskich i w Stanach Zjednoczonych. Artykuł ilustrują liczne fotografje, wykresy i dane statystyczne.

Samoliet Nr. 8 — 9 (sierpień — wrzesień 1930) poświęcony jest specjalnie sportowi szybowcowemu. Znajdujemy w nim sprawozdanie z letniej działalności sowieckich klubów szybowcowych oraz ciekawy artykuł o „najlepszym sporcie dla lotników". Tym sportem jest toczenie się wraz z kołem zaopatrzonem w uchwyty dla rąk i nóg. Sport ten, zastosowany po raz pierwszy w Rhön i w Lipsku daje bardzo dodatnie wyniki w rozwoju mięśni całego ciała i opanowaniu równowagi w każdej pozycji.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY



Ś. p. Ludwik Rosiński

W dn. 5. VIII. b. r. młode polskie lotnictwo sportowe dotknął bolesny cios. Na polach Sobolewa pod Dęblinem pod gruzami prowadzonej przez siebie awionetki znalazł śmierć młody, pełen najlepszych nadziei pilot, wiceprezes A. A. P. ś. p. Ludwik Rosiński, student W. S. H. w Poznaniu.

Ś. p. Ludwik Rosiński urodził się dn. 17.VIII. 1903 r. w Głogówku pow. Świeckiego, był więc synem umęczonej ziemi pomorskiej. Dał się poznać z najlepszych stron swego charakteru. Był dobrym obywatelem i patrjotą, który szukał najwłaściwszej dla siebie drogi, na jakiej mógłby czynami służyć Ojczyźnie.

Przeszedłszy służbę wojskową w lotnictwie, nabrał wielkiego zamiłowania do aeronautyki i stał się jednym z entuzjastycznych propagatorów idei uskrzydlonej Polski wśród najszerszych warstw społeczeństwa. Po długich, żmudnych staraniach, ukochana przezeń idea zaczęła powoli się urzeczywistniać. Przybywszy na stałe do Poznania organizuje tu Aeroklub Akademicki stając się jednym z najlepszych jego pilotów i wiceprezesem. Oddany całkowicie ukochanej przez siebie pracy lotniczej, niepomny na niebiezpieczeństwo — przedstawia typ człowieka powietrza, jakich wśród mas cywilnych posiadamy niestety bardzo mało.

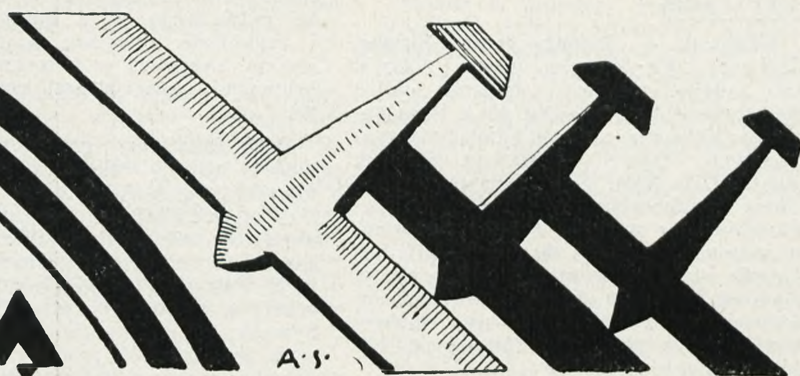
Rozumiał potęgę oceanu powietrza dla Polski, rozumiał powietrze i kochał je. Nie uczynimy przesady, jeśli powiemy, że dopiero tam w podniebnych regjonach żył pełnią życia.

Lecz niestety, ta miłość szaleńcza do żywiołu bezkarnie nie uchodzi: żywioł jest zazdrosny o swych oblubieńców chwytając ich w wieczyste władanie.

Spełniając swój obowiązek służbowy, ś. p. Ludwik Rosiński miał odprowadzić do siedziby klubu świeżo nabytą awionetkę. Nieszczęsne fatum chciało, iż lecąc z dobrą nowiną do braci akademickiej w locie tym zginął śmiercią bohaterską.

Cześć Jego świetlanej pamięci!

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



ANGLJA

Lądowiska przy hotelach. Rozwój turystyki lotniczej w Anglji odbija się już na życiu codziennem w rozmaitych dziedzinach i w różnych formach. Tak naprzykład obok nowowybudowanego wspaniałego hotelu w Lincolnshire zarezerwowano i urządzono nowoczesne lądowisko dla samolotów turystycznych.

Arktyczne linje angielskie. Ekspedycja angielska, mająca na celu zbadanie możliwości zorganizowania międzykontynentalnych linji lotniczych, wiodących ponad krajami arktycznemi, wyruszyła już z Londynu, wioząc ze sobą dwa wodnosamoloty.

Almanach lotnictwa prywatnego. Nakładem tygodnika lotniczego Flight ukazał się po raz pierwszy almanach (Gotha) właścicieli samolotów turystycznych w Anglji. Jak wynika z danych, zawartych w tem wydawnictwie, 295 obywateli angielskich posiada prywatne samoloty. W tej liczbie jest 22 kobiety, 3 lordów, 2 lekarzy i 1 duchowny. Do najpopularniejszych samolotów należą: D. H. Moth, Puss — Moth i Avro — Avian.

Nowa podróż R. 100. Sterowiec R. 100 odbędzie wkrótce lot na przestrzeni Anglja — Kanada. W celu zakotwiczenia sterowca w Kanadzie, na lotnisku Saint — Hubert w Montrealu został już zmontowany specjalny maszt kotwiczny.

Wizyta angielska na kontynencie. W bieżącym miesiącu ma nastąpić wizyta angielskiego lotnictwa u państw bałtyckich. W locie tym weźmie prawodopodobnie udział 201 eskadra, znana ze swych wspaniałych popisów tegorocznych w Hendon.

595 km./godz. Podobno w czasie treningu przed zawodami o Puhar Schneidera jeden z wodnosamolotów angielskich osiągnął szybkość 595 km./godz.

Nowy pasażerski samolot pośpieszny. W zakładach Short znajduje się w budowie nowy wodnosamolot pasażerski na 16 osób. Siła motorów tego pośpiesznego wodnosamolotu obliczona jest na 2.000 KM, zamiast dotychczasowej — 1.580, jaką rozporządzają ostatnio wypuszczone maszyny Short — Calcutta.

Choroba Kingsford Smitha. Kingsford Smith, po swym powrocie do Europy, zamierzał przedsięwziąć lot z Londynu do Sydney, celem pobicia rekordu szybkości na tym dystansie, ustanowionego przez Berta Hinklera. Na przeszkodzie w wykonaniu tego zamiaru stanęła jednak nagła choroba: Smith dostał zapalenia ślepej kiszki i musiał poddać się w Londynie operacji. Według zdania lekarzy, świetny ten pilot ma organizm tak osłabiony i wyczerpany wysiłkiem fizycznym po przelocie do Ameryki, że będzie musiał przez dłuższy czas poddać się wzmacniającej kuracji i wypocząć należycie, zanim zacznie znów latać.

FRANCJA

Atlas lotniczy. Francuskie ministerstwo lotnictwa przystąpiło do opracowania i wydania atlasu dróg lotniczych całego świata, ze specjalnem uwzględnieniem Francji.

Lot dokoła Francji. Wojskowa ekipa lotnictwa myśliwskiego, złożona z 6 samolotów, odbyła piękny lot dokoła Francji. Trasa, podzielona na pięć etapów (w Paryżu, — Rocheforcie, Lyonie, Strasburgu i w Avord) o łącznej długości 2.500 km, pokryta została przez tę ekipę w ciągu jednego dnia.



Pilotka francuska, p. Maryse Bastie ustanowiła nowy rekord trwałości lotu na awionetce.

Rekord szybkości w lotnictwie komunikacyjnem. Przy sprzyjającym wietrze został ustanowiony nowy rekord szybkości na linji komunikacyjnej Farmana między Paryżem a Berlinem. Mianowicie samolot pasażerski tej linji przeleciał z Paryża do Berlina w ciągu 3 godzin i 57 minut. Dotąd najkrótszy czas przelotu między temi miastami wynosił 4 godziny i 13 minut.

Krawiectwo a lotnictwo. Nie chodzi tu bynajmniej o nowy krój ubrań lotniczych, ani też o wprowadzenie mody na noszenie kombinezonu zamiast fraka. Oto poprostu pewien krawiec ljoński, p. Barboussat, w czasie zawodów i pokazów lotniczych w Ljonie ofiarował swojej klijenteli premje w postaci bezpłatnych spacerów powietrznych. (Byłoby rzeczą bardzo ciekawą stwierdzić, czy takie premje powiększyły czy też zmniejszyły ilość klijentów sympatycznego pana Barboussat — przyp. kron.)

100 samolotów prywatnych. Według komunikatu Ministerstwa Lotnictwa, w dniu 8 sierpnia we Francji Lotnicza Komisja Turystyczna zalegalizowała setny z kolei akt sprzedaży samolotu w ręce prywatne. Z liczby 100 samolotów prywatnych, 68 stanowi własność poszczególnych osób, 32 zaś — własność klubów i stowarzyszeń sportowo - lotniczych.

GRECJA

Nowa linja lotnicza. W pierwszym locie wodnosamolotu inaugurującego ruch na nowej linji lotniczej z Aten na wyspę Rhodos, wziął udział pełnomocny minister Italji, Bastianini z małżonką, oraz korpus dyplomatyczny. Całe to wytworne towarzystwo spędziło niedzielę na wyspie Syra.

HOLANDJA

Wojskowe lotnictwo kolonjalne. Wojskowa eskadra wodnosamolotów Dornier Wal, zaopatrzonych w silniki Lorraine—Dietrich 450 KM, odbyła piękny raid między wyspami Borneo, Celebes i Jawa, przelatując dystans 5.000 km. bez wypadku.

ITALJA

Nieudany raid. Lotnik włoski Savino rozpoczął swój oddawna projektowany raid Medjolan — Australja, na samolocie Breda 15, przystosowanym do wodowania przez dodanie pływaków obok kół u podwozia. Savino doleciał jednak tylko do Mezopotamji, gdzie podczas lądowania uszkodził maszynę i wobec fatalnej pogody zrezygnował z dalszego lotu.

Udogodnienia dla turystów. Na brzegu jeziora Lago Maggiore został wybudowany hangar dla wodnosamolotów odbywających regularne loty turystyczne i spacerowe nad tym słynnym ze swej piękności zakątkiem Italji.

JAPONJA

Kalifornja — Japonja przez Europę. Japoński pilot Senzaku Azuma dokonał bez żadnego rozgłosu i reklamy bardzo pięknego raidu. Wyleciał on z Passadewa w Kalifornji na amerykańskim dwupłatowcu Trawel — Air (z silnikiem Wright 220 KM) i, przeleciawszy przez Stany Zjednoczone, w New Yorku zaokrętował się wraz ze swym samolotem na parowiec, płynący do Anglji. W Hanworth zmontował maszynę i udał się stamtąd lotem na drugą stronę Kanału. Opuściwszy z kolei Francję, małemi etapami, bez pośpiechu doleciał do Tokjo w ciągu miesiąca.

NIEMCY

Oryginalne zawody lotnicze. Dnia 7 września na lotnisku w Tempelhofie pod Berlinem odbędą się bardzo ciekawe i oryginalnie zaprojektowane zawody lotnicze, pod nazwą „Powietrzne gry niemieckie". Zawody organizuje niemieckie stowarzyszenie propagandy lotniczej — Deutscher Luftfahrt Verband. Impreza ta w swem założeniu ma na celu wykazanie nietylko znajomości pilotażu i zręczności w wykonywaniu akrobacyj oraz zwykłych lotów, ale również będzie sprawdzianem szybkości decyzji, sprytu i osobistej ambicji zwycięstwa pilotów. Program zawodów dzieli loty na indywidualne i grupowe. Pierwsze z nich obejmują: próby szybkości, wyścig, lądowania z przeszkodami, akrobację i fotografję lotniczą. Na loty grupowe złożą się: wyścig grupowy, sztafeta, wywiad i pościg w grupie. W „Powietrznych grach niemieckich" wezmą udział oczywiście wyłącznie samoloty krajowe niemieckie, przyczem ich ciężar jest ściśle ograniczony, a ilość zawodników nie może przekroczyć 60 załóg. Pierwszą nagrodę stanowić będzie, prócz znacznej sumy pieniężnej (15.000 marek) tytuł Zwycięzcy Gier Lotniczych Niemiec 1930 r. i awionetka.

Prawdopodobnie zawody o powyzszym programie odbywać się będą corocznie i to w tej prowincji Rzeszy, z której pochodzić będzie zwycięzca z roku ubiegłego.

Pomysł ten w ogólnych zarysach wydaje się nam bardzo szczęśliwy i trafny pod każdym względem. Jest on szczególnie ciekawy z punktu widzenia propagandy lotniczej, a dla wyszkolenia młodych pilotów ma niewątpliwie b. duże znaczenie.

Nowa linja lotnicza Lufthansy. Towarzystwo Lufthansa zawarło z rządem Hiszpanji umowę, mocą której Niemcy mają prawo eksploatować linję lotniczą między półwyspem Pirenejskim i Ameryką Południową. Obecnie Lufthansa przystąpiła już do prób na tej linji. W szczególności przeprowadzane są badania warunków atmosferycznych przelotu przy użyciu samolotów i wodnosamolotów.

Udogodnienia dla sportu lotniczego. W Berlinie powstało nowe towarzystwo sportowo - lotnicze pod nazwą „Deutsche Sportlieger Union", mające na celu obronę interesów turyzmu lotniczego, oraz dbanie o jego rozwój. Towarzystwo zdołało już uzyskać dla swych członków liczne stałe rabaty przy zakupie materjałów technicznych i pędnych oraz samolotów, buduje na lotniskach użytku publicznego tanie domy noclegowe i organizuje zbiorowe wycieczki turystyczne zagranicę w porozumieniu z pokrewnemi organizacjami cudzoziemskiemi.

Ruch taksówek powietrznych. Bremeński oddział taksówek powietrznych towarzystwa Norddeutsche Luftverkehr Aktiengesellschaft może się poszczycić niebywałą frekwencją publiczności w ciągu ostatnich dwóch miesięcy eksploatacji. Taksówki tego towarzystwa przewiozły w ciągu tego czasu 251 osób, odbywając przy tem 106 przelotów. Tak pomyślny rozwój przedsiębiorstwa godzien jest uwagi szczególnie ze względu na ogólny kryzys materjalny, jaki przeżywa cała Europa. Norddeutsche Luftverkehr Gesellschaft używa jako taksówki samolotów typu Focke Wulf A. 33, że 150-konnym silnikiem, które pomieścić mogą pilota i trzech pasażerów.

Nowa prywatna szkoła lotnicza. W Monachjum otwarto prywatną szkołę pilotów, która narazie liczy 9 uczniów i rozporządza taborem w składzie 4 samolotów. Opłata za przygotowanie kandydata do egzaminu na pilota kategorji „A" wynosi 1250 marek.

Poczta do Rio de Janeiro. Niemieckie ministerstwo poczty osiągnęło przy współdziałaniu kolei żelaznych, linij okrętowych, samolotów i wodnosamolotów niebywale krótki czas w przewożeniu poczty między Berlinem a Rio de Janeiro. Przesyłki pocztowe i listy dostarczane są na tym olbrzymim dystansie w ciągu ośmiu dni.

Protest Niemiec. Prasa lotnicza zagraniczna podaje wiadomość, że Rząd Rzeszy polecił swemu posłowi w Polsce wnieść protest przeciw częstym wypadkom naruszenia granicy niemieckiej przez polskie samoloty wojskowe.

Wartoby — naszem zdaniem — uświadomić zagranicę, że niejednokrotnie również samoloty niemieckie przypadkowo przelatują nad granicą polską. Wypadki te niewątpliwie zdarzać się muszą i, w miarę rozwoju lotnictwa, zdarzać się będą dość często nadal, dopóki nie zostaną wprowadzone — zwłaszcza dla oznaczenia granic — konwencjonalne znaki orjentacyjne na ziemi.

W związku z powyższym protestem Niemiec przypominamy, że niedawno nad Pomorzem polskiem przeleciał niemiecki samolot, rzucając ulotki o prowokacyjnej treści antypolskiej. Między innemi jest tam mowa o bliskim — jakoby — „powrocie" Pomorza do Rzeszy Niemieckiej... Tym razem trudno uwierzyć, że samolot niemiecki znalazł się nad polskiem terytorjum wypadkiem.

„Les Ailes" zaopatruję tę ostatnią powtórzoną przez siebie wiadomość w uwagę, że są jednak w Niemczech ludzie pod pewnemi względami niepoprawni (incorrigibles).

Niemcy budują myśliwskie samoloty. Według niesprawdzonych pogłosek, w Warnemünde, w czasie prób z nowym **myśliwskim** samolotem Heinkel, samolot ten wykazał szybkość poziomą 329 kmgodz., zaś czas jego wznoszenia się na 5.000 m. wyniósł zaledwie 4 minuty. Samolot zaopatrzony jest w silnik o mocy 700 koni.

ROSJA

Port lotniczy nad Leną. Pilot Czuchnowski, który w swoim czasie poleciał na pomoc rozbitkom z „Italji", wkrótce udaje się na Syberję dla przeprowadzenia studjów nad możliwością zbudowania lotniska i handlowego portu lotniczego przy ujściu rzeki Leny.

Wizyta litewska. Przed kilku dniami do Moskwy przybyła litewska eskadra lotnicza, złożona z trzech samolotów, aby oddać wizytę eskadrze sowieckiej, bawiącej uprzednio w Memlu.

STANY ZJEDNOCZONE

Próba pobicia rekordu Zeppelina. Lotnicy amerykańscy John Henry Mears i Henry Brown, znani ze swego lotu dokoła świata, zapragnęli pobić rekord sterowca „Graf Zeppelin" w jego locie naokoło globu ziemskiego. Wyruszywszy jednak z Hasbour Grace w kierunku Irlandji, prawie zaraz po starcie ulegli katastrofie: z niewiadomych przyczyn na samolocie ich „City of New - York" nastąpiła eksplozja, skutkiem której maszyna spadła na ziemię i została doszczętnie rozbita. Obaj lotnicy wyszli z wypadku cało.

Tak więc rekord „Zeppelina" (21 dni 7 godzin i 34 minuty) stanowi nadal najkrótszy czas w jakim dotąd udało się człowiekowi opasać naszą planetę.

Oryginalny lot szybowcowy. W Stanach Zjednoczonych dokonano ciekawej próby lotu na szybowcu holowanym przez statek. Próba wypadła bardzo dobrze, ale omal nie skończyła się tragicznie: oto dwaj lotnicy, kierujący szybowcem holowanym przez parowiec „Saturnia", po 8 godzinach lotu wpadli wraz ze swym aparatem do morza. Na szczęście wyłowiono obu zdrowych i całych.

Szybowiec — amfibja. Firma Bowlus Sailplane w San Diego zmodyfikowała typ dotychczas budowanych przez siebie szybowców i ma obecnie w warsztatach na ukończeniu szybowiec, który może lądować lub wodować, oraz startować z ziemi lub z wody.

4000 kilometrów na szybowcu. Amerykańscy lotnicy Hawk i Jerryjane przelecieli w oryginalny sposób nad całym niemal kontynentem Ameryki. Mianowicie Jerryjane pilotował samolot, za którym na holu przyczepiony był szybowiec Hawk'a. Wystartowawszy z San Diego i lądując w drodze dziewięciokrotnie, obaj lotnicy przylecieli bez wypadku do Van Cartland, przebywając 4.000 kilometrów. Szybowiec, na którym leciał Hawk, skonstruowany został w jednej z fabryk samolotów w Dayton. Między obu aparatami przez cały czas lotu funkcjonował telefon tak, że lotnicy mogli z łatwością porozumiewać się z sobą w powietrzu.

10.000 metrów wysokości z pełnem obciążeniem. Samolot myśliwski wytwórni Boeing wzniósł się w czasie próby sprawności na wysokość 10.000 metrów z pełnem obciążeniem bojowem.

Największa szkoła pilotów. Naturalnie w Ameryce.. w Randolph (w stanie Texas) otwarto największą z dotychczas znanych i najlepiej zaopatrzoną szkołę pilotów.

Amerykański lot dokoła świata. Znany pilot amerykański Williams Roger przygotowuje się do raidu dokoła świata w wielkich etapach. Pierwszym z tych etapów będzie przelot z Ameryki do Niemiec. Dalsza trasa podobno wieść będzie przez Indje, Tokjo, Ateny i Alaskę. Według ostatnich wiadomości, Williams Roger gotów już jest do rozpoczęcia lotu i oczekuje na sprzyjające warunki atmosferyczne wraz ze swym samolotem na plaży morskiej w Old Orehard, skąd ma zamiar startować.

Łotnicze „derby" kobiece. Między San Diego i Chicago, na przestrzeni 3.500 kilometrów, odbyły się lotnicze zawody kobiece o nagrodę 20.000 dolarów. Zawody te, tak zwane w Ameryce „Derby kobiece", zgromadziły na starcie 6 zawodniczek. Pierwsza znalazła się u mety miss Gladis O'Donnel.

Zawody lotnicze w Chicago. Komitet zawodów lotniczych w Chicago, które rozpoczęły się w dniu 25 sierpnia, pragnąc, aby wzięli w nich udział znani piloci europejscy, wydelegował uprzednio asa akrobacji lotniczej por. Williamsa do Europy celem zaproszenia ich na te zawody.

W wyniku misji Williamsa, przybyli do Chicago następujący lotnicy: z Anglji — por. Atcherley, doskonały pilot-akrobata na samolocie Blackburn Lincock z silnikiem Armstrong Siddeley Lynx 220 KM; z Niemiec — Loose, pilot zakładów Junkersa na samolocie Junkers — Junior; z Italji — Pietro Colombo na samolocie Breda 19 z silnikiem Armstrong Siddeley Lynx (jest to mały dwupłatowiec do nauki akrobacji); z Francji wreszcie przybył jeden z najlepszych pilotów Marcel Doret na Devoitine-Hispano.

Wszystkie samoloty europejskie mają gaźniki i zbiorniki przygotowane specjalnie do lotów na plecach.

Według ostatnich wiadomości, wyniki pierwszego dnia zawodów przyniosły wielki sukces Francji: Doret osiągnął pierwsze miejsce w akrobacji... W dniu tym Atcherley i Williams nie brali udziału w zawodach. Loose przy starcie, z wysokości 5 metrów, rozbił swego Junkersa, nie odnosząc zresztą żadnych poważniejszych obrażeń cielesnych. Wreszcie Colombo wycofał się z powodu defektu silnika.

Autogiro w zawodach chicagowskich. W zawodach chicagowskich między innemi bierze udział 5 autogiro. Cztery z nich pochodzi z wytwórni amerykańskich, jedno zaś nadesłane przez Anglję, zbudowało towarzystwo „The Cierva Autogiro Co Ltd."

„Promy powietrzne". W San Francisko zawiązało się towarzystwo pod nazwą „Promy powietrzne" dla przewozu pasażerów z jednej strony zatoki na drugą. Jako promy służą amfibje Leninga, mieszczące po 21 pasażerów. Dzięki niskiej opłacie za przelot, która wynosi tyle, co koszt przejazdu okólną drogą samochodem i trwa tylko 6 minut, podczas gdy samochodem jedzie się 40 minut — już w pierwszym miesiącu swego istnienia promy powietrzne przewiozły zgórą 11.000 osób (380 osób dziennie).

Drugie podobne przedsiębiorstwo istnieje w Ameryce na jeziorze Michigan między miastami Chicago i Milwaukee. Przelot na tej przestrzeni jest tańszy, niż przejazd koleją; a że krócej trwa — nie trzeba mówić.

Rekord 18-letniego pilota. Coraz częściej zdarzają się wypadki rywalizacji junjorów ze starszyzną lotniczą. Oto znowu mamy do zanotowania fakt tego rodzaju: 18-letni pilot z Jersey City pobił rekord szybkości w przelocie nad kontynentem Ameryki Północnej, pokrywając tę ogromną przestrzeń w ciągu 25 godzin, to jest lecąc o jedną godzinę i 18 minut krócej, niż wynosił rekord dotychczasowy.

Harcerstwo lotnicze. Rada Naczelna Związku Harcerstwa Stanów Zjednoczonych zdecydowała utworzyć sekcję harcerzy lotniczych, analogiczną do sekcji harcerstwa morskiego.

Statystyka przekroczeń przepisów. Les Ailes z pewnego rodzaju przychylnym podziwem podaje następującą wiadomość: „Każda amerykańska statystyka wywiera na nas imponujące wrażenie. Naprzykład niedawno ogłoszona przez Departament Handlu statystyka przekroczeń przepisów lotniczych wykazuje w drugim trimestrze 1930 r. 177 wypadków tego rodzaju. W tej liczbie: 32 przekroczenia przepisów o niedozwolonej akrobacji, 31 — minimalnej wysokości lotów i t. d. Ogółem liczba przekroczeń w drugim trimestrze, w porównaniu z pierwszym, wzrosła o 55. Jest to objaw pocieszający!"(?).

Jeżeli chodzi o niskie latanie i niedozwoloną akrobację, to, zapewne, polska statystyka, zwłaszcza wojskowych dywizjonów myśliwskich, byłaby bardziej jeszcze „imponująca". Nie wiemy tylko, czy u nas Departament Aeronautyki uznałby to za objaw „pocieszający"...

Śmierć Glenn Curtissa. Dn. 23 lipca, wskutek zapalenia ślepej kiszki, zmarł Glenn Curtiss, jeden z najstarszych i najbardziej zasłużonych pionierów lotnictwa Stanów Zjednoczonych. Glenn Curtiss urodzony w r. 1878 w stanie New-York, rozpoczął — podobnie jak bracia Wright — od fabrykacji bicykli. W dwudziestym roku życia udało mu się własnoręcznie skonstruować pierwszy motocykl. W tym czasie Curtiss dowiedział się z gazet o pierwszych próbach zbudowania latającej maszyny braci Wright. Zapaliwszy się do tego pomysłu, poświęcił jego wykonaniu wszystko, co posiadał. Curtiss organizuje towarzystwo budowy samolotów ze słynnym inżynierem dr. Grahamem Bellem na czele. Wysiłki obu konstruktorów uwieńczone zostały pomyślnym wynikiem — samolot ich uniósł się w powietrze.

W roku 1909 na zawodach w Reims, Curtis na swym samolocie zdobywa po raz pierwszy dla Ameryki puhar Gordon - Benneta, osiągając szybkość 75 km-godz.

Od tej chwili firma Curtiss rozwija się coraz lepiej, zaś epoka „bohaterska" w życiu wielkiego konstruktora ustępuje miejsca epoce organizacji przemysłu lotniczego na dużą skalę.

Ostatnim poważnym sukcesem jego zakładów było otrzymanie I-ej nagrody w konkursie Guggenheima za samolot „Curtiss Tanager".

Wyrok w procesie Fokkera. Proces przeciwko Antony Fokkerowi, o którym pisaliśmy niedawno, skończył się skazaniem Fokkera na zapłacenie 500 dolarów kary. Pozatem Antony Fokker — jeśli zechce nadal latać w Stanach Zjednoczonych jako pilot na własnym samolocie— będzie musiał podać się egzaminowi, przewidzianemu dla lotników amerykańskich.

Samolot O. O. Jezuitów. Ojcowie Jezuici z Alaski zakupili samolot Bellanca z instalacją radjową. Samolot ten będzie służył jako środek transportowy i komunikacyjny dla zakonu i jego klasztorów, zaś w nagłych wypadkach — jako samolot sanitarny.

Pożar „Curtiss - Tanager". Samolot Curtiss — Tanager, zdobywca nagrody Gugenheima, został doszczętnie zniszczony podczas pokazów w Thisfledown. Od iskier z rur wydechowych zapaliła się przy próbie silnika trawa (zapewne oblana benzyną cieknącą z gaźnika, skutkiem czego samolot spłonął w ciągu kilku sekund.

Samoloty w walce z bandytyzmem. W Ameryce wszystko jest „rekordowe": wysokość domów, ilość miljarderów i samochodów, spożycie konserw, długość filmów, siła światła elektrycznego i t. d. To samo odnosi się do ilości, jakości, odwagi, bezczelności i organizacji tamtejszych bandytów, którzy podobno są niedościgłym ideałem naszych Much, Rozpruwaczy i Majchrów. Słoneczna Kalifornja ma widocznie „rekordowe" kłopoty z bandytami, ponieważ do walki z ich organizacją, oprócz szeregu innych środków, zaangażowała także samoloty, prowadzone przez „rekordowych pilotów" Goebla, Turnera i Campbella.

Lindbergh przed mikrofonem. Dnia 8 sierpnia Lindbergh przemawiał przez radjo do 75 miljonowego audytorjum o międzynarodowem prawie lotniczem.

SZWAJCARJA

Zakup samolotów wojskowych. Szwajcarska Rada Narodowa uchwaliła wyasygnowanie 800.000 funtów szterlingów na uzupełnienie wojskowego taboru lotniczego, który ma być powiększony o 105 samolotów.

Lot nad Mount Ewerest. Znany pilot i fotograf lotniczy szwajcarski, Mittelholzer, oświadczył, że istotnie zamierza przelecieć nad Mount Ewerest (8480 m.), ale wobec konieczności poczynienia odpowiednich przygotowań do takiego lotu, zamiar swój wykona dopiero w roku przyszłym. Narazie Mittelholzer ma lecieć w charakterze eksperta fotografji lotniczej do Bieguna Północnego na sterowcu „Graf Zeppelin".

Z dotychczasowych lotów Mittelholzera, które uczyniły go sławnym, wymienić należy jego przelot nad Szpicbergiem w r. 1923, oraz nad Afryką w 1929 wraz z baronem Rotschildem. Podczas tego ostatniego lotu Mittelholzer dokonał szeregu zdjęć kinematograficznych i fotograficznych Kilimandżaro z wysokości 7.000 m. Są one obecnie wyświetlane w Berlinie, wzbudzając tam ogólny podziw.

FELJETON



WRAŻENIA Z LOTU POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

Do zawodów „II Lot południowo-zachodniej Polski“ stanął również Aeroklub Warszawski. Walczyliśmy jak lwy z niejakim skutkiem, o czem na innem miejscu kto inny zdał sprawozdanie.

Ja chciałbym tylko podzielić się z czytelnikami spostrzeżeniami natury najbardziej osobistej, które mi się w tym locie objawiły.

Aeroklub Akademicki Krakowski oraz 2-gi pułk lotniczy, który bierze bardzo żywy udział w rozwoju A. A. K. zdały egzamin z organizacji, a zwłaszcza z gościnności na piątkę z plusem, według stopniowania warszawskiego oczywiście. „Lot południowo-zachodniej Polski“ jest pomyślany bardzo mądrze i ładnie. Przedewszystkiem nie jest nudny przez zbyteczną, a zarzynający silniki długość trasy. Trasa lotu, malownicza i interesująca, dostarcza zawodnikom wiele wrażeń. Z Krakowa do Nowego Targu i z Nowego Targu do Katowic ciągnie się nad górami wprowadzając do zawodów moment ryzyka i niebezpieczeństwa. Poczucie trudności było spotęgowane w tym roku przez fatalne warunki atmosferyczne, w jakich lot się odbywał.

Deszcz lał „jak z cebra“, chmurzyska leżały na górach i na równinach. Podczas wykonywania próby wysokości przebijaliśmy się przez trzy warstwy chmur o różnej konsystencji.

W deszczu tym, chmurach i mgłach pogubiły się niektóre maszynki i posiadały roztropnie po drodze. Mniej roztropne gnały do Niemiec nawet i w Tatry.

W tej mokrej zabawie wesołe foxtrot‘y i żałosne tanga, rozsypywane po lotnisku przez tuby gigantofonów, wywoływały niesamowite wrażenie. Moknący komisarze zasługiwali na współczucie i natychmiastowy ratunek. Zawodnicy podmarznięci rzucali się na gościnne bankietowe „żarcie“ z dziką pasją wilkołaków. Ci, co pierwsi zaspokoili swoje głodne potrzeby, patrzyli z niesmakiem na resztę pożywiających się towarzyszów.

Przylecieli z Brna Czesi, bardzo mile widziani goście. Serdecznie przemawiał gość Stypa. Mówili pozatem panowie: major Wereszczyński—dowódca 2-go pułku, dr. Piotrowski, kpt. Halewski, kpt. Michalik. W mowach dźwięczała nuta optymizmu, pewność poprawy sytuacji sportu lotniczego w Polsce. Rzucano projekty. Mjr. Wereszczyński widział w rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce powstające kadry obrońców powietrznych.

I cóż może być słuszniejszego nad uznanie sprawy sportu lotniczego w Polsce za kwestję naczelną, zasługującą na jaknajdalej idące poparcie społeczeństwa i rządu?

Porucznik Żwirko, mimo przetrąconego przez śmigło palca, zajął pierwsze miejsce, kapitan Gedgowd drugie, sierżant Działowski — trzecie.

Wojsko prym trzyma. Nic dziwnego — zawodowcy. Udział wybitnych pilotów zawodowych w konkursach sportowych nie spotyka się ze sprzeciwem niezawodowców. Przeciwnie, uważamy, że zmuszeni podciągać się do ich klasy, zyskujemy bardzo wiele. To też nastrój koleżeństwa między wojskiem a cywilami nie pozostawiał nic do życzenia.

Latając we mgle nad Zawierciem, usiłowałem wraz z kochanym towarzyszem moim, Korblem, odczytać napis na stacji, aby przekonać się, czy to istotnie Zawiercie. Napis był mały, mgła duża i kominy fabryk wysokie, to też nie udało nam się celu osiągnąć. Wysuwa się stąd prośbą do L. O. P. P., aby dla dobra powietrznych turystów umieściła w miastach, miasteczkach i wsiach napisy na dachach. Pozwoliłyby one stumanionym lotnikom orjentować się w ternie. Mówiłem o tem w Krakowie. Podobno przeprowadzenie tego dawno rzuconego i częściowo już przez Ligę zrealizowanego projektu jest trudne z powodu zastrzeżeń wysuwanych przez Sztab Główny (szpiegostwo i t. p.). Na Boga, panowie, kwestje terenowe dawno przestały być tajemnicą dla obcych. Głupi napis na dachu miasteczka, który zresztą może być zamalowany na rozkaz w przeciągu godziny, nie jest wrogowi potrzebny do zorjentowania go.

Na wieczorowym raucie brak było redaktora Osińskiego. Nie wrócił do Krakowa ugrzęznąwszy gdzieś z porucznikiem Nieznańskim po drodze. Żałowaliśmy setnie, ile że przywykliśmy do wyręczania się tym gentlemanem wogóle, a zwłaszcza tam, gdzie potrzebna nam jest jego „złotoustość“. O los załogi Moth‘a (por. Nieznański i red. Osiński) byliśmy spokojni; zawiadomiono nas bowiem, że osiedli szczęśliwie na Kamienicy i stąd wypatrują płatowca z benzyną.

Sido na swej ładnej awionetce S 1 i Sołtykowski na DKD zdążyli jeszcze przybyć przed wieczorem, tak, że przy stole brakowało nam oprócz wyżej wspomnianej załogi Moth‘a jeszcze por. Kowalczyka.

Wszystkiemu winna pogoda. No, ale tej nie ujarzmimy nigdy, nawet rozkazem najbardziej naczelnego dowództwa.

Z upoważnienia Redakcji użyję miejsca w feljetonie do załatwienia porachunków już najzupełniej osobistych. Składam niniejszem serdeczne podziękowanie tym wszystkim, którzy przez życzliwe stanowisko lub poparcie umożliwili mi rekonstrukcję Moth‘a po „efektownej“ kraksie pułtuskiej. A więc Zarządowi Głównemu i Komitetowi Stołecznemu L. O. P. P. za udzielenie pożyczki, Departamentowi Aeronautyki M. S. Wojsk. za umożliwienie treningu na Moranie, Dyrekcji Linji „Lot“ za ułatwienia warsztatowe, panu inżynierowi Eugenjuszowi Małeckiemu, kierownikowi warszawskiego oddziału biura „Veritas“ za niezmiernie sumienny dogląd całego remontu, dogląd daleko przewyższający zwykłe obowiązki z urzędu wynikające, oraz inżynierowi Stanisławowi Rogalskiemu za bezinteresowne oblatanie maszyny. Zarządowi A. A. W. dziękuję za dowody koleżeństwa, solidarności i wielkiej życzliwości.

T. Pruszkowski.

CO WIDZIELIŚMY I CZEGO NAUCZYLIŚMY SIĘ

(WRAŻENIA UCZESTNIKA MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU AWIONETEK)

2) (Dokończenie)

Po powrocie z raidu, pozwolono nam przechować maszynę w Tempelhofie tylko przez jedną noc — na drugi dzień zatem, po należytem wyspaniu się, wystartowaliśmy do Staaken, gdzie pomieściliśmy się znowu w hali Zeppelina.

Zawodników brakowało jeszcze sporo, do rozpoczęcia się prób technicznych pozostawało jeszcze parę dni, mieliśmy więc trochę czasu na przegląd samolotu i silnika oraz na odespanie i „odjedzenie" się po trudach raidowych.

Maszynę naszą przejrzało się, podregulowało, wymyło, wypucowało, wylizało — doprawdy, że z miłością, na którą RWD 2 zupełnie zasłużyła.

Tymczasem zlatywali się stopniowo zawodnicy. Z naszych przyleciał na drugi dzień por. Bajan, potem kpt. Więckowski, następnie reszta. Przyjechał także Wigura z Saragossy, nieogolony, wymizerowany i opalony z hiszpańska.

Przygody, jakie on i Żwirko przeżyli pod Saragossą po przymusowem wylądowaniu, warte są opowiedzenia. A więc urwał się zawór, przebił tłok i — lądowanie na polu w pobliżu długiego i wysokiego łańcucha gór. Warunki lądowania takie: piasek z kamieniami, do Saragossy 60 km, do najbliższej studni 12 km, do najbliższego osiedla tyleż, do najbliższego drzewka — nie, drzewek w Hiszpanji niema, a przytem słońce prawie w zenicie.

Wziął się tedy Wigura do odkręcania cylindra i wyjmowania tłoka, przyczem pot mu na narzędzia kapał. Zapyta się kto, jak ta bidula dosięgnął do silnika, który na RWD 4 stoi wysoko? Ano, stał sobie na... grzbiecie poczciwego, hiszpańskiego osiołka, którego trzymał jeden Hiszpan, a drugi jego rodak (Hiszpanie są bardzo poczciwi) trzymał Wigurę gdzieś w okolicy nóg, aby nie spadł z tego szczególnego rusztowania. Potem było łatanie dziur w tłoku (samochód, jazda 60 km, Saragossa, garaż samochodowy, spawaczmagik od aluminjum, tłok znowu cały, jazda z powrotem, montaż....), próbny lot skończony znowu lądowaniem na tem samem pólku, poczem Wigura, spłakawszy się, uczynił rachunek, którego rezultat wyraził się poniższemi czynami: wymontowanie silnika, wymontowanie instrumentów, wymontowanie okuć, zapakowanie tego całego metalu do pak i odesłanie do kraju. A resztę biedny Wigura zostawił i odszedł z rozdartem łonem — bo tak było taniej.

—o—

Tak więc, po zamknięciu raidu, rozpoczęły się próby techniczne. Zaczęło się od ważenia maszyn i tu okazała się rzecz szczególna — wszystkie prawie płatowce, po odbyciu raidu były cięższe o kilka kilogramów. Tłumaczy się to wilgocią, którą maszyny nasiąknęły podczas drogi.

Zaczęło się od prób zapuszczania silnika. Podczas tej próby komisarze patrzyli mi na ręce, abym przypadkiem nie zastrzyknął silnika benzyną przed daniem sygnału. Silnik zimny zapuściliśmy w 11 sekund, obaj siedząc na swoich miejscach. Czas nieco krótszy od naszego uzyskał kpt. Więckowski, jednakże najlepszy, fenomenalnie krótki, bo wynoszący 1 sekundę, osiągnął Klemm z Salmsonem.

Potem miała nastąpić próba demontażu skrzydeł. Trenowaliśmy się do niej zdejmując po kilka razy skrzydło z zegarkiem w ręku. Przy trzeciej próbie czasy wyszły zupełnie dobre. Okucia skrzydeł i sworznie wypolerowaliśmy i nasmarowaliśmy oliwą — wszystko jednak napróżno, bo nazajutrz oznajmiono nam, że niemożność przeciągnięcia RWD 2 z odmontowanem i doczepionem z boku kadłuba skrzydłem samochodem przez bramkę niweczy całą próbę. Z bólem serca straciliśmy na tej próbie jakich 30 punktów. RWD 2 ma skrzydło niedzielone i próby takiej wykonać nie jest w stanie.

Po tej próbie Klemm z Salmsonem wysunął się w punktacji daleko przed nas, gdy jego ilość punktów po raidzie była niższą od naszej. To nas musiało zaboleć, bo wszak punkty uzyskane za sam raid były — że tak powiem — wypocone, zarobione ciężką pracą i trudem. Miały one wedle naszego odczucia, walor znacznie wyższy od wartości punktów za zapuszczenie silnika i wszelakie próby techniczne, przy których potu było mało.

Potem nastąpiła próba zużycia paliwa. Wszystkie maszyny w przeddzień tej próby na gwałt zmieniały rozpylacze w gaźnikach. Polskie maszyny także. Zmianę w naszych silnikach przeprowadzał mistrz Tarnowski z P. L. L. „Lot", znany wszystkim jowialny grubasek i świetny znawca silników. Toteż silniki przy próbach dławiły się jak mogły — nic dziwnego: zasysały prawie czyste powietrze. Ponieważ naszej załodze brakowało do przepisanego ciężaru 25 kg, więc tyle nam dodano piasku. Wobec tego start mieliśmy b. długi. Po odbyciu lotu 300 km (dwukrotne przelecenie tam i z powrotem 75 km wzdłuż toru kolejowego na zachód od Staaken) i po wymierzeniu resztek benzyny, okazało się, że mieliśmy najmniejsze zużycie. B. niewiele większe miał kpt. Więckowski, a znacznie większe Klemm z Salmsonem. Każdy z nas jednak otrzymał po 30 punktów, albowiem dopuszczalne minimum zużycia dla II-ej kategorji maszyn wyznaczono za duże, a maksymalna ilość punktów możliwych do zarobienia wynosiła właśnie 30-ci.

Przed i po próbie zużycia działy się zabawne sceny. Mianowicie przed próbą należało wypuścić wszystką benzynę płatowca. Widzieliśmy wtedy, jak Poss podszedł do maszyny Morzika i wypuścił mu resztki benzyny z gaźnika, czego potem nie omieszkał uczynić Morzik z maszyną Possa. Potem każda z maszyn otrzymała ściśle odważoną ilość benzyny, której pozostałość po skończonej próbie skrupulatnie mierzono. Trzeba było wtedy widzieć panów konkurentów, jak wypompowywali i wypuszczali resztki benzyny z karburatorów, z rurek, z rozmaitych chytrze poumieszczanych zbiorników i zbiorniczków. Maszyny przechylano i kiwano na wsze strony, aby choć parę kropel jeszcze wycisnąć, bo każda kropla to być może jeden punkt przewagi nad konkurentem.

Nareszcie przyszła ostatnia próba: start i lądowanie. Tutaj nie wiele było do zrobienia. Jak to już pisałem w poprzednim artykule, maszynki nasze były bardzo obciążone. Coprawda do próby startu i lądowa-

nia można było zostawić narzędzia i walizki, ale za to spadochrony (każdy po 8 kg) i kamizelki pływackie musiały latać. Prócz tego, trzeba było dźwigać jeszcze 25 kg balastu. Zanim przystąpiliśmy do tej trudnej próby, mieliśmy prawdziwą ucztę obserwując jej wykonywanie przez niemieckich konkurentów.

Zadanie polegało na startowaniu i lądowaniu przez przeszkodę. Przeszkodą był sznurek, obwieszony dla widoczności chorągiewkami, rozpięty poziomo na wysokości 8 m pomiędzy dwoma słupami, poprzecznie do kierunku wiatru. Zawodnik ustawiał swoją maszynę przed tą bramką na odległości, którą uważał za wystarczającą dla przeskoczenia sznurka i zaciągnąwszy hamulec dawał gaz. Po osiągnięciu pełnych obrotów, odpychał ster, aby unieść ogon i dopiero teraz zwalniał hamulec. Start: maszyna, mocno „duszona", idzie cały czas po ziemi i, niedaleko przed bramką, silnie poderwana sterem (nieraz tak, że ostroga uderza w ziemię), odrywa się i pod kątem chyba 45° (bez łgarstwa) przeskakuje przez sznurek, przechodząc nad nim zaledwie o parę centymetrów. Nie wszystkim się to udawało. Niektórzy sznurek zrywali, inni przechodzili pod nim. Ale Niemcy na Klemmach i BFW skakali przez sznurek wspaniale. Startowali z odległości 100 m, maszynę zaś podrywali chyba na 15 m przed bramką.

Po przejściu ponad sznurkiem opisywało się rundę i podchodząc do lądowania należało znowu przejść jaknajmniej ponad nim i osiąść możliwie blisko niego. Oczywiście, najwięcej punktów dostawał ten, kto miał najkrótsze starty i lądowania. Przy tych próbach wiatr uwzględniano w ten sposób, że mierzono przy pomocy anemometru drogę (nie szybkość!), którą wiatr odbył od momentu startu do chwili przejścia przez sznurek i od chwili następnego przejścia przez sznurek do momentu zatrzymania się maszyny przy lądowaniu. Drogę odbytą przez wiatr, wyrażoną w metrach, dodawano do długości startu i do dług. lądowania. Anemometr był umocowany na długim bambusie na wysokości 8 m, a włączano go i wyłączano przy pomocy specjalnego szpagatu. Dokonywał tego jeden z funkcjonarjuszy Komisji sportowej.

Płonczyński usiłował i z tej próby wyciągnąć maksimum punktów (była to próba ostatnia), to też wszelkiemi sposobami staraliśmy się maszynie ulżyć. Zabraliśmy więc tylko 8 litrów benzyny do zapasowego zbiornika, zaś główny pozostał pusty. Prócz tego balast 25 kg piasku w workach rozłożyło się w ten sposób, że przed startem miałem piasek w nogach (ogon lekki i start łatwy), w chwili skoku worki kładłem sobie na kolana, aby ułatwić reakcję na ster wysokości, a w locie prze otwór specjalnie wycięty w oparciu fotela podałem worki z piaskiem Płonczyńskiemu, który te worki poukładał sobie za plecami, obciążając przez to ogon i ułatwiając lądowanie. Był to pomysł Płonczyńskiego i, jak się potem okazało, bardzo dobry.

Start i lądowanie wyszły, jak na naszą b. obciążoną maszynę, zupełnie nieźle.

Narazie skończyło się, z czego bylişmy ogromnie zadowoleni; szczególnie Płonczyński. Ostatnie dni konkursu były bowiem mocno denerwujące, przytem nieporządek, jaki się wytworzył pod koniec, wcale humorom nie sprzyjał.

Pozostaliśmy jeszcze 3 dni w Berlinie, wzięliśmy udział w bankiecie wydanym dla wszystkich uczestników przez Aeroklub von Deutschland i nareszcie z wielką radością wystartowaliśmy w drogę powrotną do Warszawy. Odbyliśmy ją z Berlina jednym lotem, bez lądowania (530 km). Pogoda była okropna: między Poznaniem a Warszawą lecieliśmy z bardzo silnym bocznym wiatrem, chmury były na 100 m i niżej; deszcz lał bez przerwy i rzucało potężnie.

Władysław Korbel

BRÉGUET XIX

Pogodny, cichy, sierpniowy dzień kona.
Koło hangaru, wśród Hanriotów grona
zielony Breguet rzuca cień.

Młody kapitan daje znak.
Wkładamy kominiarki śpiesznie i wesoło;
już motor warczy, śmigło zatacza koło.
Do lotu gotów olbrzym — ptak.
„Pełny gaz!".
Breguet kurzem zieje w oczy,
poprzez rozległe lotnisko się toczy,
a ziemia mu ucieka w dół
z pod kół.
W ostrym wirażu na skrzydło się kładzie
i świecą w górę wystrzela;
w ostatnich blasków drżącej kaskadzie
błysnął jak krzyż!
Już tysiąc metrów! Jeszcze się ośmiela
i pnie się wzwyż....
Aż gdzieś wyrównał lot u niebios szczytu.

Gromada płatów pierzcha wśród zamętu,
jak drobne łodzie przed widmem okrętu;
słońce ucieka na zachodnią stronę
w mgły fioletowe kryjąc się zdumione;
wśród jego mrących złotych gam,
na bezmiarach błękitu
Breguet sam...

Z beztroskiem na ustach uśmiechem
kapitan znakiem uprzedza nas...
w lusterku twarze nasze bada...
Tajemnem wnet na nerwach echem
niepokój jakiś nam osiada...
Kurczowo dłońmi sciskamy pas.
Breguet się skupia, jak do skoku lew...
Wtem na mgnienie ku dołowi spada,
i nagle wzwyż do góry mknie kołami!
Ziemia zatacza się nad nami,
ścinając w żyłach krew...
Ryk motoru, świst pędu, piekło, szał!

Świat się wali w zawrotnym impecie!
450-ciu koni cwał...
— — — — — — —
To looping na Breguet'cie!
— — — — — — —
Jeden... drugi... trzeci....
Ręce drętwieją, niby lód...
Niezapomniana chwila! niezapomniany cud!!!

Aparat znów zatacza w górę krąg.
Przez chwilę nam nad głową
znów pasma pól i łąk, —
ale w pół drogi kładzie się pionowo
na skrzydło.
To „renversement".

Wyrównał zwolna lot. Ku ziemi pochylony
ważyć się zdaje na nowy czyn szalony.
Wtem motor staje...
W bezmiernie długiej, aż bolesnej ciszy
tylko jęk linek napiętych się słyszy.
Lejkiem spada wdół... Zdala
ziemia wiruje...
To spirala.

Motor znów pracuje.
Breguet łukiem na lotnisko się wtacza,
ziemię ogonem ryje,
jeszcze parska benzyną i śmigłem obraca,
jeszcze dyszy i żyje...
A echo u hangaru bram
chwil kilka
gra mu, nim on powoli cichnie i zamilka
zwycięski, tajemniczy, sam —
nadziemskich sfer, niebiańskich pól
zielony Breguet — król.
Wilno, 1.XI.29.

J. Ch. i Z. B.

PAMIĘTAJCIE O WYPRAWIE SZYBOWCOWEJ

BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

(Lista i adresy klubów podane w Vademecum, na 2-ej str. okładki)

AEROKLUB AKADEMICKI
W WARSZAWIE
CHMIELNA 27-7-TEL. 410-01 i 54—75

Zmiany w Zarządzie. Na miejsce kol. Kusnerza drugą sekretarką Klubu została kol. Lewandowska.

Loty w lipcu. Ogółem w lipcu wykonano 103 loty w czasie 13 godzin 5 minut.

Loty w sierpniu. Wykonano 262 loty w czasie 26 godz. 9 min.

Udział w Locie południowo - zachodniej Polski pod naszemi barwami brały następujące awionetki: RWD 2 z pil. por. Żwirko, D. H. Moth (wypożyczona łaskawie przez Dep. Aeron.), pilotowana przez por. Nieznańskiego, D. H. Moth prof. Pruszkowskiego, pilotowana przez właściciela, oraz RWD 4 Sekcji Lotniczej z pil. inż. Drzewieckim.

Nasi zawodnicy zdobyli w tych zawodach dla Klubu puhar przechodni Związku Aeroklubów Akademickich na r. 1930, oraz indywidualnie pierwsze, czwarte i piąte miejsca w ogólnej klasyfikacji.

W III-cim K. K. A. wezmą udział: RWD 2 — pil. inż. Rogalski, JD2 — pil. kpt. Giedgowd, „Kogutek" inż. Zalewskiego — pil. kpt. Babiński, oraz RWD 2 i RWD 4 Sekcji Lotniczej z pilotami: J. Drzewieckim i por. Żwirko.

Szkolenie w klubie. Pragnąc wypełnić choć częściowo zadania szkolne Klubu, zarząd postanowił rozpocząć szkolenie 5-ciu członków, wybranych przez Komisję kwalifikacyjną Klubu — za opłatą nominalną 2 tys. zł. z indywidualnemi odchyleniami. Czterech członków, wśród nich jedna pani, szkolenie już rozpoczęło.

Za Zarząd:
Sekretarka (—)M. Lewandowska.

Dn. 17.IX. 1930.

AEROKLUB AKADEMICKI
W POZNANIU
MARCINKOWSKIEGO 24
N · U · R

Zmiany w zarządzie. Z powodu śmierci wiceprezesa, ś. p. Ludwika Rosińskiego, dokooptowany został do zarządu kol. Stefan Pluciński, jako członek zarządu bez specjalnych funkcyj.

Zmiana oficera łącznikowego. Na miejsce dotychczasowego oficera łącznikowego, por. pil. Wierusza, został wyznaczony por. pil. Skrzypiński, który już objął urzędowanie.

Sekcja konstruktorska. Budujące się dwie awionetki w Sekcji, konstrukcji inż. Janowskiego, są na ukończeniu. Jedna z nich weźmie udział w III K. K. A.

Praca w Klubie. Z powodu wakacyj, zarząd urzęduje w następującym, zmniejszonym składzie: Prezes kapitan dypl. pil M. Iżycki, skarbnik — Kazimierz Rapp, oraz członkowie: Kazimierz Góralewicz i Stefan Pluciński.

Loty. Loty treningowe odbywają się dwa razy tygodniowo. Latają wszyscy piloci klubu na Albatrosie B 2.

Za Zarząd
w/z Sekretarza:
(—) Góralewicz Kazimierz.

AEROKLUB AKADEMICKI
WE LWOWIE
POLITECHNIKA
X X X X

Wypadek. W dniu 13.VIII, w czasie oblatywania po remoncie silnika i przeglądzie płatowca, awionetka JD2 ześlizgnęła się na prawe skrzydło z wysokości 50 metrów. Pilot st. sierż. Michał Pakuła, instruktor pilotażu A. A. L., doznał potłuczenia klatki piersiowej i złamania obu nóg i w stanie groźnym został odwieziony do szpitala. Awionetka uległa zupełnemu rozbiciu.

Loty. Z powodu braku taboru lotów nie było.

Za Zarząd:
w z. sekretarza
(—) W. Olszewska.

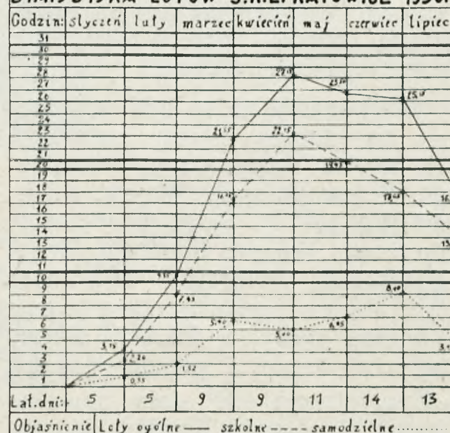
Dn. 18.VIII. 30.

ŚLĄSKI KLUB LOTNICZY
KATOWICE
LOTNISKO

Działalność w r. b. W pierwszych 7-u miesiącach b. r. prace Śl. K. L. przedstawiają się następująco:

W zorganizowanym kursie teoretycznym, prowadzonym przez por. pil. Gaździka, brało udział 50 osób. Egzamin zdawało jednak tylko 26 uczniów, przyczem tylko 21 osób ukończyło kurs z wynikiem zadowalającym.

Do Centrum P. W. Lotniczego w Łodzi wysłał Klub na pierwszy turnus 4 uczniów, a na drugi 2.



Załączony wykres przedstawia ilość lotów dokonanych w Klubie od 1 I. do 31. VII. 1930.

Stan samolotów: 1 Hanriot XXVIII i 1 awionetka konstrukcji braci Zaporów.

Klub zakupił awionetkę RWD4, która ma być gotową z końcem września b. r. Pozatem Klub ma zamiar zakupić jedną awionetkę PZL5.

Za Zarząd
Prezes (—) inż. M. Przybylski.
Sekretarz (—) dr. K. Gaszyn.

KLUB LOTNICZY
PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW
BIAŁA PODLASKA·P·W·S·

Działalność w lipcu i sierpniu r. b. Fatalna naogół pogoda przekreśliła nadzieję na „dobre latanie". Ciągłe słoty i zmienne, gwałtowne wiatry nie pozwalały na odbywanie normalnych lotów treningowych, a o szkoleniu nawet mowy nie było. W dodatku pilot kolega Karpiński poleciał na Międzynarodowy Rajd Awionetek w charakterze obserwatora, pilot kol. Szałowski pojechał do wojska.

Jedynie pilot kolega Stefaniuk po powrocie z ćwiczeń wojskowych pokazywał nam prawidłowe ewolucje, ale i tu fatum wkroczyło, bo z powodu zbytniej brawury został „zawieszony" w lotach na miesiąc. Ponieważ równocześnie przyszły większe deszcze, więc jakoś nie wzięliśmy tego zbytnio do serca.

Praca streściła się do posiedzeń, korespondencji, oraz wyczekiwań nowych wiadomości z rajdu, aż wreszcie pogoda zaczęła się poprawiać. Wraz z nią wrócił kolega Karpiński, zawieszenie kolegi Stefaniuka minęło. Zaraz też wszystko ożyło. Hanriot począł co rano i popołudniu brzęczeć, zaś przez dwa wieczory słuchaliśmy wykładów kolegi Karpińskiego na temat „Spostrzeżenia z rajdu".

Dzięki L. O. P. P. i M. K. powiększył się tabor Klubu o dwie maszyny: PWS 50 i PWS 51, oraz nowy motor Cirrus M. III. Maszyny powyższe wróciły z rajdu i musiały być poddane szczegółowemu remontowi. P. W. S. 51 musi nawet otrzymać nowy motor, bo rajdowy został znacznie uszkodzony. Obydwie maszyny zostały zgłoszone do III-go Konkursu Krajowego Awionetek, gdzie będą występowały w barwach Klubu z następującą obsadą: PWS 50 — por. pil. Witold Krasicki, obserwator — członek K. L. PWS. kolega Kondracki, PWS 51 — pil. Stefaniuk i obserwator — Drozdowski.

K. L. P. W. S. do otrzymanego silnika Cirrus III zamówił w Podlaskiej Wytwórni nową maszynę PWS 51, która ma być odpowiednio do potrzeb Klubu przerobiona.

Za Zarząd:
Ref. prasowy (—) A. Watach.

Biała, dn. 29. VIII.30.



DZIAŁ OPISOWY

POWIAT LUBOMELSKI

Luboml, miasto powiatowe, niewydzielone, położone przy stacji kolejowej tejże nazwy. Obszar miasta 62 ha, ma być powiększony o 327 ha przez połączenie przedmieść. Liczba ludności, według ostatnich danych Magistratu, 3.848. Światło elektryczne brane jest z prywatnego zakładu. Elektrownia miejska w projekcie. Ulice miasta zabrukowane są w 52%. Z 50 km ulic miejskich jest zabrukowanych 26 km. Z przedsiębiorstw miasto prowadzi tylko rzeźnię. W mieście kościół, cerkiew i synagoga.

Szpitali i przytułków w mieście niema. Funkcjonuje tylko przychodnia przeciwgruźlicza i ambulatorjum, utrzymywane wspólnie z sejmikiem powiatowym. Szkół dwie powszechne: 7-klasowa i 4-oddziałowa. Poza urzędami powiatowemi w mieście są czynne następujące stowarzyszenia, związki i instytucje: o charakterze filantropijnym — 2, oświatowo - kulturalne — 1, sportowe — 2, spółdzielcze — 1, rolnicze — 1, kredytowych — 4 i związków różnych — 7.

Zakłady przemysłowe: 4 młyny, gorzelnie, 5 olejarni, rektyfikacja, mydlarnia, tartak, terpentyniarnia i smolarnia.

Zabytki: kościół murowany z roku 1412, cerkiew murowana z roku 1265, synagoga z 14-go wieku. Na górce, zwanej Jagiellońską, w roku 1923 postawiono pomnik przyłączenia Wołynia do Rzeczypospolitej.

Wzmianki z historji: Luboml, stare miasto wołyńskie, zostało przyłączone do Polski wraz z ziemią Chełmską od ks. litewskich za króla Ludwika. W r. 1392 gościł tu król Władysław Jagiełło. W r. 1659 oddane było hetmanowi Wyhowskiemu. Potem należało do Branickich, którzy wymienili dobra Lubomelskie na Białocerkiewskie. W Lubomlu urodził się Seweryn Lubomelczyk, z pochodzenia Żyd, następnie słynny teolog i kaznodzieja 16 wieku w katedrze łuckiej.

DZIAŁALNOŚĆ L. O. P. P. NA POLESIU

L. O. P. P. na Polesiu z p. Dmowskim na czele rozpoczęła swoją działalność w roku 1925. Wynikiem poczynań ówczesnego Zarządu było zorganizowanie komitetów powiatowych i kół miejscowych.

W dniu 1.VII.1929 r. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. posiadał 75 kół z liczbą 4.325 członków.

Pozatem doprowadził do stanu używalności lotnisko w Brześciu nad Bugiem.

W dniu 10.IX.29 r. odbyło się Ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego, na którem został wybrany nowy zarząd z p. wicewojewodą Zygmuntem Skrzyńskim na czele.

Nowy zarząd zaangażował na inspektora O. P. G. kpt. Papierskiego, któremu poruczył zarazem reorganizację komitetów powiatowych, podupadłych w ostatnich czasach wskutek braku kontroli.

W lutym 1930 r. zorganizowany został przez Komitet Wojewódzki Kurs Instruktorów O. P. G. i O. P. L. I-ej klasy, który dzięki doborowi wykładowców utrzymany był na wysokim poziomie.

Kurs ukończyło 12 słuchaczy, których obowiązkiem jest organizowanie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej ludności cywilnej.

Słuchaczami kursu byli powiatowi instruktorzy straży pożarnych na terenie województwa Poleskiego. Przewodniczący Wojew. Komitetu L. O. P. P. będąc jednocześnie prezesem Wojew. Komitetu Straży Pożarnych połączył działalność tych dwóch organizacyj na terenie wspólnej pracy w zakresie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Organizacja kół dała poważne wyniki i obecnie Komitet Wojew. liczy 130 kół miejsc., w czem około 8.000 członków.

W okresie feryj szkolnych Zarząd Kom. Wojew., korzystając z kursów wakacyjnych nauczycieli szkół powszechnych, zorganizował kursy modelarstwa lotniczego, na które zgłosiło się w lipcu 115 osób.

W przyszłym roku kursy modelarstwa lotniczego będą prowadzone we wszystkich szkołach przy kołach szkolnych L. O. P. P.

Akcja Komitetu Wojew. jest nader utrudniona ze względu na słabe zaludnienie oraz trudny dojazd do większej części miejscowości. Zdobyte z trudem dochody pochodzą przeważnie ze składek od urzędników państw., policji i wojska oraz z imprez.

W dużej mierze utrudnia też akcję Zarządu brak uświadomienia w społeczeństwie, co Zarząd stara się usunąć przez odczyty i artykuły w prasie miejscowej i inne środki propagandy.

OSOBISTE

P. insp. Karolowi Scholzowi z Babienicy, zarządcy dóbr księcia Donnesmarka, komendantowi posterunku Piaski, p. przod. Franciszkowi Porło, oraz p. budowniczemu Janowi Gorolowi z Kamienicy, który dopomogli nam bezinteresownie podczas przymusowego lądowania na Śląsku, przesyłamy serdeczne podziękowanie wraz z pozdrowieniami.

Por. B. Nieznański i J. Osiński.

DRUK. LITERACKA SP. Z OGR. ODP.—WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 22.